ROK V. KWIECIEŃ 1935. NR. 4.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO







•BALTIC•TRADE•DEVELOPER•

POLSKA · AGENCJA · TELEGRAFICZNA · PAT ·



ROK V. KWIECIEŃ 1935. NR. 4.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
WARSZAWA, MIODOWA 22 P.A.T. TEL. 11.75-28 i 11.80-15 KONTO P.K.O. 730.
WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA. REDAKTOR OSKAR STEMPEL.

ST. hr. LEDÓCHOWSKI

Tradycyjne braterstwo portu z miastem

TYSIĄCLETNIA historja Państwa Polskiego, jego zdobycze kulturalno - cywilizacyjne, piękne tradycje ludowe i zaszczytne tryumfy rycerstwa, w zupełności udowodniły, że naród zamieszkujący wszystkie dzielnice tego kraju, godzien jest imienia Wielkiego Narodu.

Przez scalenie wszystkich ziem polskich, mimo tyloletniego gnębienia i chęci wynarodowienia ich mieszkańców przez trzy wrogie potęgi, zakwitło Państwo Polskie, które w niespełna dwa dziesiątki lat zdołało zapewnić sobie najpocześniejsze miejsce nietylko w rzędzie potężnych państw Europy, lecz i całego świata.

Dla ugruntowania mocarstwowego stanowiska Polski, nieodzowny był dostęp do morza, bo ono nietylko podniosło godność Polski, ale i ze względów gospodarczych jest niejako kluczem do świata, to też mając pełną świadomość tego, naszym jest obowiązkiem nawiązywać jaknajwięcej nici łączących cały kraj pod względem ideowym z morzem, a w pierwszym rzędzie zadzierzgnąć nici sympatji i braterstwa między miastem Gdynią a portem.

Zwyczaje uświęcone tradycją, wspomnienia jakichś wzniosłych, wielkich, a zarazem pełnych niebezpieczeństw wyczynów ludzi z morzem związanych, co spotykamy w innych krajach, nam Polakom w tym wypadku nie mogą przyjść z pomocą, bo niestety, Polska od tylu lat oderwana od morza, tradycji takich niema. Jednak dla urobienia tradycji, niepotrzebne są wieki—my sami twórzmy tradycję dla swych następnych pokoleń.

Być może, iż twierdzenie to spotka się ze zdaniem, że tradycje to pojęcie w dzisiejszych czasach błyskawicznego tempa życia i nadzwyczajnego postępu w każdej dziedzinie, jest pojęciem zbyt przestarzałem, że tradycje dla ludzi realnego czynu są tylko fantazjami, o których myśleć niema czasu.

Z całem przekonaniem stwierdzić należy, że tak nie jest, bo tradycje, podania, legendy są, mimo wszystko, czynnikiem mającym dobroczynny wpływ na wychowanie narodu, są poniekąd szkołą dobrych obyczajów, wreszcie miłemi sercu wspomnieniami.

Czy bodaj nie tradycjom zawdzięczamy nasze sławne zwycięstwa, czy nie zawdzięczamy im odporność naszego ludu na wszelkie wrogie zakusy wynarodowienia i oderwania od wiary. Czy wreszcie, jeśli chodzi o inne narody, bohaterstwo Japończyków nie wypływało z ich głęboko zakorzenionych tradycyj.

Osobiście będąc wychowanym w tradycjach, które wyniosłem z mego koła rodzinnego, oraz z marynarki ubiegłych lat, podnoszę tą kwestję, mając pewność, że znajdzie się wielu jednako myślących—



Gdynia posiada piękne bulwary nadmorskie

i może w ten sposób wyłoni się ona i w naszej marynarce.

Wydaje mi się, że Gdynia port i miasto, jako widomy dowód niezwykłej tężyzny, hartu i woli narodu polskiego, daje nam doskonałą możność urobienia tradycji. Okazji po temu, aby wszczepić w mieszkańców miasta i całego wybrzeża głębokie ideowe zespolenie się z portem mamy wiele wobec ciągłego rozwoju tak samego portu, jak i marynarki. Należałoby więc wyrobić w mieszkańcach wczucie się we wszystkie sprawy tak, aby każda radość portu była radością całego miasta, smutek był smutkiem ogółu, dlatego też dobrze byłoby, aby wszelkie władze morskie, portowe, jak również Dowództwo Marynarki Wojennej, oraz towarzystwa okrętowe i przedsiębiorstwa portowe w możliwie dostępny sposób uprzystępniły współudział mieszkańców we wszystkich obchodach, czy uroczystościach, bez względu na ich charakter.

Chociażby wziąć takie okazje jak powrót żaglowca szkolnego „Dar Pomorza" z podróży naokoło świata, oraz przyjście nowego pasażerskiego statku polskiego M/S „Piłsudski". Powitanie ich powinno być uroczystością całego wybrzeża.

Za tem przemawia nie tylko strona ideowa, lecz i praktyczna, a nawet—kto wie—może i pod względem materjalnym korzystna, gdyż zachowanie tradycji tak zwiąże port z miastem, tak ukształtują się w niem stosunki, że nabierze ono jeszcze więcej uroku, nietylko dla ludzi z dalszych okolic Polski, ale nawet i z zagranicy.

Kultywowanie tradycji poza Anglją, zachowało się w Belgji. Tam każde miasto obchodzi corocznie jakieś swoje święto, a w samej Brukseli to nawet każda dzielnica ma jakąś tradycję, obchodzoną uroczyście. W tych uroczystościach uczestniczą wszyscy mieszkańcy tak starsi, jak i dzieci, aby uroczystość taka wypadła jaknajświetniej. Z tych też względów cała dzielnica jest upiększona, każdy dom, każde okno, nawet każdy mieszkaniec jest przybrany w jakiś tradycyjny strój. Wszystko to razem jest podniosłe i uroczystość, trwająca czasem kilka dni, a nieraz i tydzień, przyciąga moc ludzi, nietylko innych dzielnic, ale i z innych miast. Tradycje te podnoszą ducha i dają wielkie zadowolenie moralne, nie mówiąc już o wynikającej stąd korzyści dla tej dzielnicy, a w części dla samego miasta, kolei i t. d.

Główny i najcenniejszy jednak wpływ tradycji przejawia się w momentach ciężkich, w takich jak wojna. Dlatego też dla marynarki wojennej rozwój i utrzymanie tradycji morskich przedewszystkiem jest potrzebne, gdyż w ciężkich chwilach miłość i przywiązanie ludności przybrzeżnej do marynarki może w dużym stopniu ułatwić wykonanie jej trudnych zadań.

Inż. JULJAN GINSBERT

Przemysł na usługach marynarki wojennej

DNIA 10 kwietnia odbyło się w Modlinie spuszczenie na wodę trzeciego zkolei, wykonanego w kraju traulera (poławiacza min), z serji czterech, których szczegółowe plany, według wymagań Marynarki Wojennej, opracowały Państwowe Zakłady Inżynierji. Na skromną tę uroczystość przybyli: kontradmirał Unrug, p. o. Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej, komandor inż. Czernicki, szef służb. Kier. Mar. Woj. płk. dypl. Kossakowski—szef broni pancernej, oraz szereg wybitnych osobistości z pośród wojska, władz cywilnych i przedstawicieli przemysłu. Tego właśnie przemysłu, który w dziedzinie budownictwa okrętowego pierwsze stawia kroki.

Kroki przyznać trzeba udatne. Estetyczny kształt „Czajki", masywny kadłub, dwa potężne motory, (zbudowane w kraju według zakupionej zagranicą licencji), drobiazgowe wykonanie szczegółów, solidna budowa — czynią z małej tej jednostki bądź co bądź ciekawy objekt, świadczący chlubnie o pracy polskich inżynierów i robotników, a przedewszystkiem rokujący jaknajlepsze na przyszłość nadzieje.

Dwie jednostki tegoż typu—„Jaskółka", zbudowana w warsztatach marynarki wojennej w Gdyni i „Rybitwa" w stoczni gdyńskiej—poprzedziły zbudowaną w stoczni modlińskiej P. Z. Inż. „Czajkę". Pozostaje jeszcze również w stoczni modlińskiej budowana „Mewa", poczem serja traulerów będzie ukończoną. Wyporność okrętów tych wynosi po 180 ton, długość ok. 44 metrów, szerokość 5,5 metra, zagłębienie 1,7, załoga 23 ludzi.

Przed spuszczeniem okrętu na wodę—dyrektor Państwowych Zakładów Inżynierji, dr. Kręglewski, wygłosił krótkie przemówienie na temat działalności stoczni modlińskiej, oraz polskiego przemysłu okrętowego.

—Oddaję ten okręt panu admirałowi, aby służył naszej młodej, ale tak ukochanej marynarce wojennej — zakończył dyr. Kręglewski swą przemowę, poczem przy dźwiękach hymnu narodowego i okrzykach zgromadzonego personelu, nowy okręt Rzeczypospolitej pomyślnie zsunął się na wodę. Uroczystość zakończyło zwiedzanie stoczni, prowadzonej pod kierunkiem inż. Borowca.

Tu podkreślić należy trudności z jakiemi trzeba było walczyć, aby nastawić nasz przemysł na pracę w dziedzinie budownictwa okrętowego.

Państwa zaborcze całe zapotrzebowanie dla swoich marynarek wojennych pokrywały ze źródeł leżących poza terytorjum dawnych zaborów Polski. To też z chwilą powstania obu polskich marynarek—wojennej i handlowej—trzeba było nietylko okręty, ale nawet najprostsze materjały konsumcyjne i konserwacyjne, nawet zwykły sprzęt pokładowy, sprowadzać z zagranicy.

Wysiłki w kierunku nastawienia polskiego przemysłu do pracy dla morza zdawały się z początku beznadziejne, ze względu na wielką różnorodność materjałów, natomiast stosunkowo małe ich zapotrzebowanie, wynikające ze szczupłości naszej floty wojennej, oraz pewnych zobowiązań marynarki handlowej w stosunku do zagranicy. Wystarczy zaznaczyć, że kontrtorpedowiec typu naszego „Wichra" potrzebuje co do jakości i rodzaju tych samych kategorji materjałów co wielki angielski „superdrednought", a różni się jedynie ich spożyciem, t. j. ilością.

Ale rzetelnym i niezmordowanym wysiłkom wydziału zaopatrzenia Kierownictwa Marynarki Wojennej z kdrem inż. Rymszewiczem na czele) udało się jednak w końcu przekonać wytwórców, że w ich własnym interesie leży fabrykacja tych przedmiotów, których spożycie oczywiście stale zwiększać się będzie. Sekundowały dzielnie w tej pionierskiej pracy Państwowe Zakłady Inżynierji.

Aby dać dowód, że powyższe wywody są oparte na najzupełniej realnych przesłankach, podajemy niżej wszystko to, co nasz przemysł krajowy dla marynarki wojennej już obecnie dostarcza:

A więc wszystkie 38 rodzajów farb okrętowych, kable elektryczne, rad-

jostacje i telefony okrętowe, kotwice, łańcuchy kotwiczne, ubrania nurkowe, bandery i flagi, węże do parowego ogrzewania, chodniki gumowe, wszystkie szczeliwa do mechanizmów aż do 320 atm. ciśnienia, świece-zapłonniki do silników spalinowych, smary okrętowe i materjały pędne, elektromotory i prądnice, piecyki elektryczne do ogrzewania łodzi podwodnych, węgle do reflektorów morskich, sprężarki powietrzne do 250 atm. ciśnienia, płótna żaglowe w sześciu odmianach, namioty pokładowe, brezenty i pokrowce, liny konopne smołowane i niesmołowane, liny manilla z włókien bananowych, szkło okrętowe, koła i pasy ratunkowe, konserwy żywnościowe dla załóg łodzi podwodnych itd, itd.

Jeśli wziąć przytem pod uwagę, że przed kilku laty nie można było w całej Polsce dostać smołowanej liny, zdatnej do użytku okrętowego, i trzeba było zaczynać od nauczenia danego zakładu odpowiedniej fabrykacji takich lin, wychodzi na jaw z jednej strony ważka praca pionierska wydziału zaopatrzenia marynarki wojennej, tak pożyteczna dla rozwoju gospodarczego kraju, z drugiej zaś duża doza dobrej woli ze strony przemysłowców, którzy w pierwszej fazie musieli oczywiście pracować deficytowo i dopiero teraz zaczynają osiągać godziwe zyski.

Należy mieć nadzieję, że zgodnie z okólnikiem p. ministra Przemysłu i Handlu, zalecającym marynarce handlowej zaopatrywanie się w materjały konsumcyjne i konserwacyjne w kraju, produkcja tych ostatnich będzie mogła zwiększyć się wydatnie, co zkolei odbije się na spadku cen. Z drugiej strony zapoczątkowana budowa okrętów w kraju, oraz powolne acz stałe powiększanie się marynarki wojennej, rozszerzy również pole działania naszego przemysłu okrętowego. Ukoronowaniem wszystkiego będzie budowa stoczni w Gdyni, co nietylko pozwoli przyśpieszyć wykonanie programu morskiego, ale w pierwszym rzędzie pozwoli zatrudnić w przemyśle okrętowym i kilkudziesięciu gałęziach z nim współpracujących, tysiące ludzi. Wystarczy zaznaczyć, że przy budowie jednej polskiej łodzi podwodnej brało udział we Francji przeszło 100 firm większych i mniejszych, reprezentujących około 70 gałęzi wytwórczości.

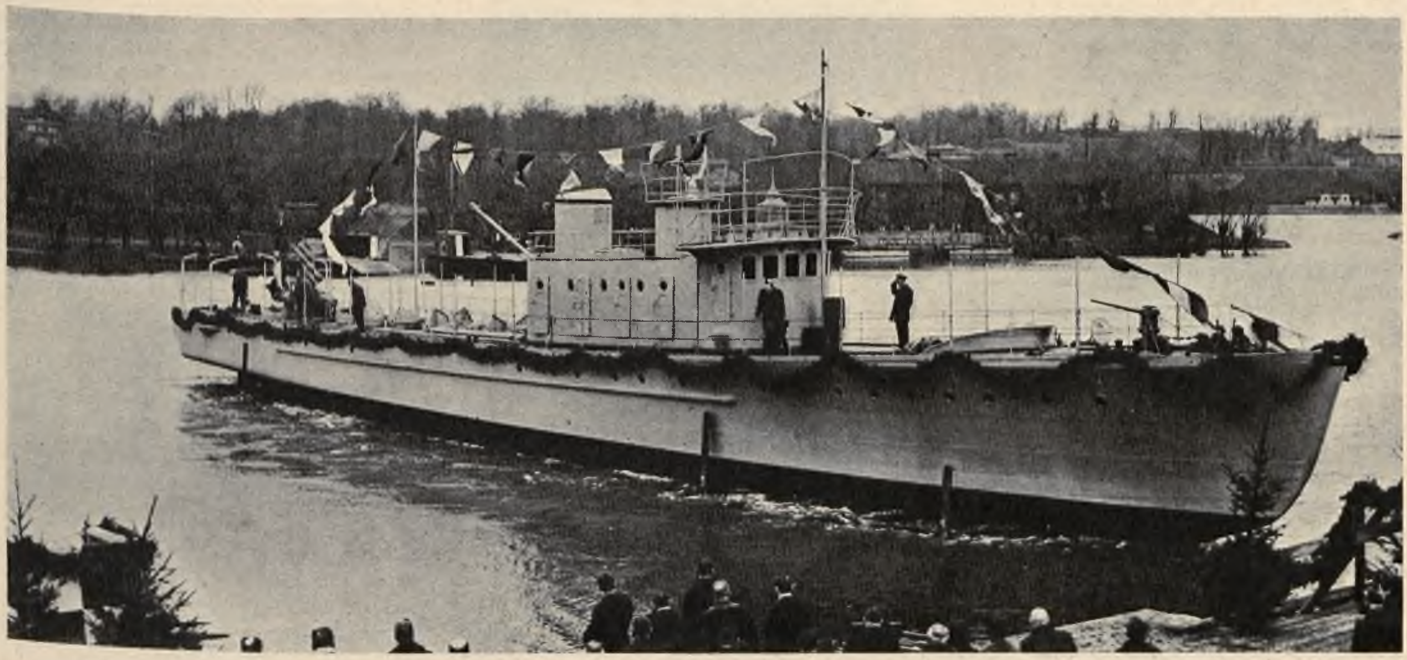
Że zaś marynarka wojenna jest nietylko zabezpieczeniem na wypadek wojny, ale właśnie w czasie pokoju źródłem korzystnych przymierzy i dobrobytu narodowego, więc programowy jej rozwój staje się w Polsce bynajmniej nie kwestją militarną, ale sprawą całego narodu, w najszerszem tego słowa znaczeniu.

Nowe kontrtorpedowce polskie

PRASA angielska donosi, że polska marynarka wojenna zamówiła w zakładach J. S. White and Co, Ltd, w Cowes na wyspie Wight, dwa kontrtorpedowce o wyporności nieco powyżej 2000 ton. Jest to pierwsze tego rodzaju zamówienie udzielone stoczni brytyjskiej przez Polskę, z czego wnosić należy, że ta ostatnia zgodnie ze starą tradycją (firma White istnieje od połowy siedemnastego stulecia), postara się jaknajlepiej zeń wywiązać.

Nowe polskie kontrtorpedowce otrzymają część wyposażenia z Polski, zgodnie z polityką Kierownictwa Marynarki Wojennej, zmierzającą do jaknajdalej idącego popierania przemysłu rodzimego. Będą to jednostki nawskroś nowoczesne, silnie uzbrojone, stosunkowo szybkie i przystosowane do pływania na Bałtyku, nawet w porze zimowej. Budowa ich potrwa około dwuch lat.

W związku z budową tych okrętów wyjechał do Anglji Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej—kontradmirał Jerzy Świrski, który zwiedził stocznie i arsenały marynarki brytyjskiej. Z ramienia tej ostatniej przyjmował szefa polskiej marynarki—admirał Chatfield—pierwszy lord morski i szef sztabu morskiego. Przewodniczącym komisji nadzorczej przy budowie został kmdr. inż. Stanisław Rymszewicz. *(G).*



Przy dźwiękach Hymnu Narodowego, O. R. P. „Czajka" została spuszczona na wodę w „Stoczni Modlińskiej"

ZYGMUNT TYMIŃSKI

Eksport zamorski przemysłów drzewnych

NIEWĄTPLIWIE największą ekspansję handlową okazują ostatnio produkty polskiego przemysłu drzewnego. Są to w pierwszym rzędzie: dykty, meble gięte, klepki oraz szereg innych wyrobów z drzewa. Najważniejszą grupę stanowią tu dykty i forniery. Przemysł dyktowy zajął w odrodzonej Polsce rolę specjalnie predystynowaną w pionierskich poczynaniach polskiego handlu zamorskiego. Dykta polska nie tylko dociera dziś niemal do wszystkich części świata, ale wyprzedza szereg innych artykułów polskiego eksportu zamorskiego. Stwierdzonem było już niejednokrotnie, iż lokowała się ona na wielu obcych rynkach, jako jedyny polski towar. Jako jeden z najmłodszych polskich przemysłów, powstał bowiem po wojnie a rozwinął się w ostatnich latach, przemysł dyktowy nie tylko w zupełności zaspokoił rynek miejscowy, ale zajął nader poważną pozycję na rynkach światowych. Według danych Rady Naczelnej Związków Drzewnych w Polsce wśród 5 państw eksportujących dyktę, a reprezentujących ca. 80% eksportu tego artykułu Polska zajmuje po Z. S. R. R. i Finlandji trzecie miejsce światowego eksportu. Stanowiło to w 1933 r.—9,5% a w 1934 r. wzrośnie prawdopodobnie powyżej 10,5% (I-e półrocze 1934 r.—około 10,5%) udziału w światowym eksporcie. Na najpoważniejszych eksporterów tego produktu Z. S. R.R. i Finlandję przypada tu ok. 55%. Dotychczas światowym importerem dykty jest Anglja, która spotrzebowuje ok. 30% ogólnego eksportu. Przemysł ten znalazł specjalnie dogodne warunki rozwoju na ziemiach polskich, bogatych w lasy olszowe szczególnie na wschodnich kresach. Były lata w początkach odrodzonej Rzeczypospolitej, kiedy drzewo olszowe eksportowano zagranicę w stanie surowym. Dziś sytuacja ta na szczęście uległa gruntownej zmianie. Wprowadzone w 1930 r. cło prohibicyjne wywozowe na drzewo olszowe stało się konieczną reglamentacją i stworzyło dobre podstawy dla rozwijającego się przemysłu dyktowego. Rezultatem czego są dziś wpływy z eksportu dykty, przewyższające przeszło dwukrotnie wpływy z eksportu surowca olszyny.

Jak się kształtowała ekspansja handlowa polskiej dykty na tle jej najpoważniejszych konkurentów szczegółowo ilustruje poniższe zestawienie:

Eksporterzy dykty*)	1933 r. tony	%
Z. S. R. R. . . .	99.050	27,8
Finlandja	95.949	27,0
Polska	33.823	9,5
Łotwa	32.462	9,0
Stany Zjedn. A. P.	19.079	5,3
Pozostałe kraje .	76.387	21,4

Skromnie dotychczas przedstawia się eksport dykty przez port gdyński, wykazując jednak ostatnio bardzo poważny wzrost:

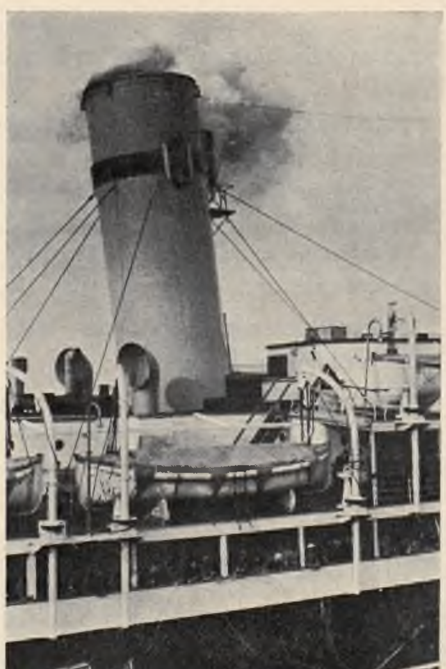
Eksport dykty i fornierów przez port gdyński.

Rok 1931 66 t. (początek eksportu)
„ 1932 22 „
„ 1933 3.073 „
„ 1934 6.597 „

Dowodziłoby to możliwości, jakie ma przed sobą eksport dykty przez port gdyński. Najpoważniejszymi odbiorcami dykty w 1934 r., wywiezionej przez port gdyński były kraje następujące:

1.	Anglja	759,4	ton
2.	Indje Brytyjskie	681,0	„
3.	Belgja	633,9	„
4.	Holandja . . .	631,0	„
5.	Argentyna . . .	612,2	„
6.	Palestyna . . .	545,8	„
7.	Egipt	533,1	„
8.	Niemcy	468,5	„
9.	Meksyk	419,3	
10.	Afryka Brytyjska	250,0	„

*) Wg. danych Związku Fabryk Dykt i Fornierów.

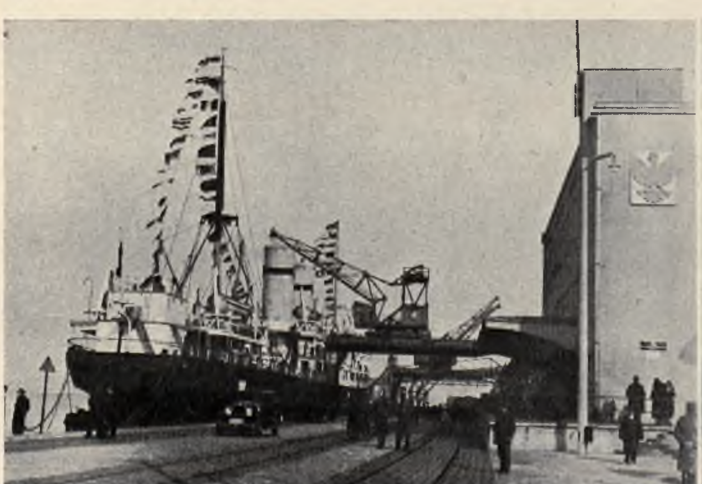


W dniu 4 kwietnia 1935 r., S/S „Kościuszko" odszedł z Gdyni na wycieczkę wiosenną, zabierając na pokładzie 450 pasażerów. „Kościuszko" odwiedzi porty Hiszpanji, Półn. Afryki, Riviery, a w drodze powrotnej Belgji i Holandji. Fotografje nasze przedstawiają moment odjazdu s/s „Kościuszko".

* * *

Od uczestników wycieczki do Hiszpanji, Marokka i na Rivierę, nadeszła depesza z pokładu s/s „Kościuszko" następującej treści:

„Wycieczka w całej pełni udana. Wszyscy zdrowi. Humory doskonałe. Pogoda wspaniała. Ślemy pozdrowienia". Wśród podpisanych spotykamy popularne nazwiska pp. sen. Rogowicza, prok. Sieroszewskiego, sędziego Grabińskiego, sędziego Zaborowskiego, ks. Kneblewskiego, adw. Kindermana, red. Strumph-Wojtkiewicza, hr. Jarosława Potockiego, ks. Karowskiego, inż. Wierusz-Kowalskiego, płk. Gaładyka, red. Smotryckiego, red. Kołłupajły, dyr. Berlinerblaua, oraz pani ministrowej Piestrzyńskiej. S/S „Kcściuszko" po jednodniowym pobycie w Vigo oraz Ceucie, zawinął dnia 14 kwietnia do Valencji, gdzie uczestnicy wycieczki spędzili Palmową niedzielę.





11. Danja	216,4	ton
12. Grecja	169,6	„
13. Irak	114,7	„
14. Marokko ...	71,6	„
15. Persja	66,7	„
16. Syrja	60,2	„
17. Unja Połudn. Afr.	49,4	„
18. Pozostałe kraje .	314,2	„

Wśród mniejszych odbiorców polskiej dykty znalazły się ostatnio kraje Ameryki Południowej, Indje Holenderskie Wschodnie, kolonje portugalskie, jak Mozambik, kol. hiszpańskie — wyspy Kanaryjskie, Stany Zjedn. Am. P., Australja i szereg innych.

Polską dyktę importują ostatnio nawet kraje mające własną produkcję dykt. Analizując bliżej liczby, odnoszące się do eksportu dykty w 1934 r. należałoby zwrócić uwagę na pewną ich względność. Odnosi się to jedynie do państw: Belgji, Holandji i Niemiec a częściowo i Anglji. Jest niemal stwierdzonem, iż liczby, odnoszące się do wyżej podanych państw obejmują nie tylko ilości, przeznaczone na ich rynki wewnętrzne, ale podobnie, jak wiele innych artykułów polskiego eksportu również i ilości, które dotrą do krajów konsumcji dopiero za pośrednictwem odnośnych państw. Rolę kupca polskiego pełni tu obcy pośrednik. Drugim niezmiernie ważnym artykułem eksportu zamorskiego polskiego przemysłu drzewnego są meble gięte. Eksport tego artykułu do krajów zamorskich rozpoczął się podobnie jak i dykt w 1931 r. Kształtowanie się tego eksportu przez port gdyński ilustruje poniższe zestawienie:

Eksport mebli giętych przez port gdyński:

Rok 1931	—	180 t.
„ 1932	—	137 „
„ 1933	—	1.403 „
„ 1934	—	2.849 „

W statystyce portu gdyńskiego w 1934 r. figuruje 56 państw, importujących meble gięte. Jest to niemal rekordowa liczba zasięgu geograficznego polskiego produktu. Niemałą zasługą rozwoju tego ciekawego eksportu są 43 linje regularne łączące port gdyński niemal z wszystkiemi częściami świata.

Wśród najpoważniejszych odbiorców mebli giętych figurują tu Stany Zjednoczone A. P., importujące ok. 45% naszego eksportu oraz Anglja ok. 17%. Jak rozległą jest ekspansja tego produktu mogą świadczyć takie kraje przeznaczenia jak Antyle Bryt. Fr. i Hol., Birma, Indje Bryt., Indje Holenderskie Wschodnie i Zachodnie, Japonja, Kuba, Mauritius, Madagaskar, Rodos i t. p.

Eksport klepek po rekordowym wywozie w 1932 r. załamał się w 1933 r. Ostatni rok świadczyłby o pewnej stabilizacji tego eksportu.

Eksport klepek przez port gdyński:

Rok 1931	218 ton
„ 1932	1.228 „
„ 1933	889 „
„ 1934	894 „

Najpoważniejszymi importerami tego artykułu są ostatnio: Estonja 40,8%), Chiny (11,4%), Australja (7,5%), Indje Bryt. (7,4%), Egipt (7,6%), Japonja (5,6%) i szereg drobniejszych, jak Anglja, Mandżurja, Holandja, Łotwa, Norwegja i Grecja.

Niezmiernie poważny wzrost wykazuje obecnie grupa wyrobów z drzewa co ilustruje:

Eksport wyrobów z drzewa przez port gdyński

Rok 1931	—	117 ton
„ 1932	—	146 „
„ 1933	—	1.169 „
„ 1934	—	5.120 „

W grupie tej poważne miejsce zajmują deszczułki do skrzyń oraz meble zwykłe. Eksport ten w przeważnej mierze kierowany jest do Holandji (32,6%), Japonji (12,1%), Anglji (12%) i szeregu innych krajów Ameryki Północnej i Południowej, Afryki oraz Bliskiego i Dalekiego Wschodu.

Odpowiednią ilustracją dynamiki wywozu gotowych wyrobów z drzewa jest poniższe zestawienie wg. danych Rady Naczelnej Związków Drzewnych w Polsce:

Wywóz wyrobów gotowych

Podstawa obliczeń: tony
R. 1928 = 100 (ogółem)
w tem wyrobów gotowych

1928	1929	1930	1931	1932	1933
1,5	1,6	1,3	1,1	0,9	1,4

Podstawa obliczeń: wartość w złotych
R. 1928 = 100 (ogółem)
w tem wyrobów gotowych

7,9	10,1	7,7	5,8	3,9	4,5

Zestawienie powyższe stwierdza, iż po załamaniu kryzysowem, jakie nastąpiło po 1929 r. po raz pierwszy rok 1933 przyniósł pewne odprężenie sytuacji. Pozwala to sądzić zgodnie zresztą z wyżej podanemi liczbami, iż eksport ten jest na najlepszej drodze swego rozwoju.

Dobra lokata

ODMIENNY, niż wszystkie dotąd w Polsce emitowane pożyczki, nosi charakter 3% Premjowa Pożyczka Inwestycyjna.

Dotychczasowe pożyczki miały za zadanie, w ten albo inny sposób pomóc Państwu — *obecnie subskrybując tę pożyczkę przedewszystkiem pomagamy sami sobie.*

W pierwszym rzędzie posiadamy możność zwolnić 50% swoich oszczędności, ulokowanych w Pożyczce Narodowej, i to 100 za 100, a więc bez wszelkiej straty, wnosząc ją na poczet zadeklarowanej 3% Premjowej Pożyczki Inwestycyjnej. Pożyczka ta, nieskrępowana żadnemi restrykcjami co do wolnego obiegu, pozwala „odmrozić" 50% imiennej Pożyczki Narodowej, którą, jak wiadomo, można zbywać tylko w poszczególnych wypadkach trudności finansowych posiadacza tej pożyczki i to za zezwoleniem Komisarza Generalnego.

Dalsza dogodność przy nabyciu 3% Premjowej Pożyczki Inwestycyjnej polega na tem, że można ją otrzymać na spłatę, w 10 miesięcznych, równych ratach, potrącając oczywiście 50% wniesionych Pożyczką Narodową, przyczem subskrybent odrazu nabywa prawa do uczestniczenia w losowaniu premji, już w pierwszym terminie t. j. 1 września r. b. Wrazie wygranej potrącane będą tylko nieopłacone raty, i reszta wygranej wypłacana będzie posiadaczowi przydzielonej mu pożyczki.

Poniżej podajemy tabelę wysokości, ilości premji oraz terminy ich losowań dla jednej emisji w wysokości 100 miljonów złotych, losowanie według poniższych tabeli.

TABELA WYGRANYCH A.

ilość	wysokość	kwota łączna
1	500.000.—	500.000.—
1	125.000.—	125.000.—
2	50.000.—	100.000.—
2	25.000.—	50.000.—
10	10.000.—	100.000.—
40	5.000.—	200.000.—
125	2.000.—	250.000.—
331	1.000.—	331.000.—
688	500.—	344.000.—

1.200 wygranych
na kwotę 2.000.000.—

TABELA WYGRANYCH B.

ilość	wysokość	łączna kwota
1	500.000.—	500.000.—
1	100.000.—	100.000.—
1	50.000.—	50.000.—
10	10.000.—	100.000.—
35	5.000.—	175.000.—
82	2.000.—	164.000.—
252	1.000.—	252.000.—
618	500.—	309.000.—

1.000 wygranych
na kwotę 1.650.000.—

TABELA WYGRANYCH C.

ilość	wysokość	łączna kwota
1	200.000.—	200.000.—
1	50.000.—	50.000.—
1	25.000.—	25.000.—
4	10.000.—	40.000.—
8	5.000.—	40.000.—
35	2.000.—	70.000.—
52	1.500.—	78.000.—
263	500.—	131.500.—
635	300.—	190.500.—
1.000 wygranych na kwotę		825.000.—

W pierwszem dziesięcioleciu corocznie 3 losowania: 1 wg. Tab. A. 1 wg. Tab. B. 1 wg. Tab. C.

Wszystkie obligacje niewylosowane do umorzenia stale uczestniczą w wygranych.

Oprócz wymienionych już korzyści wypływających z nabycia 3% Premjowej Pożyczki Inwestycyjnej, w pierwszych 30 latach losowań amortyzacyjnych pożyczki, posiadacz jej otrzymuje za 100 zł — 120 zł, w następnych 5 latach za 100 zł — 125 zł i w następnych 5 latach za 100 zł — 130 zł. W ten sposób, oprócz otrzymanych odsetek, subskrybent korzysta jeszcze i z przyrostu kapitału do wysokości 30%.

Amortyzacja, w drodze losowań, 3% Premjowej Pożyczki Inwestycyjnej rozpoczyna się po upływie 10 lat, t. j. w 1945 i trwa 40 lat.

Losowanie zaś premji, rozpoczynając od 1 września 1935, trwają 50 lat. W ciągu tego okresu na 100 miljonów emisji wypłacone zostanie 163 miljonów premji.

Inowacja, która wprowadzona jest również przy tej pożyczce, polega na wypłacie procentów. Utartym zwyczajem, procenty od pożyczek, jak wiadomo, wypłacają się 2 razy do roku, od 3% Premjowej Pożyczki Inwestycyjnej wypłacane będą 3 razy do roku: 2 stycznia, 1 maja i 1 września. *Jest to b. ważny szczegół dla rentjera.*

Wkońcu zaznaczyć należy, z szczególniejszym naciskiem, że 3% Premjowa Pożyczka Inwestycyjna posiada podwójną gwarancję: 1-o *złotym w złocie, bez względu na ten lub inny kurs w przyszłości naszej waluty*, 2-o *całym majątkiem Państwa, zawartym, między innemi, w miljardowych objektach państwowych, jak*: koleje, monopole, kopalnie, huty, fabryki i t. p.

3% Premjowa Pożyczka Inwestycyjna jest zatem wyjątkowo dogodną lokatą kapitału: przedewszystkiem pod względem gwarancji, następnie godziwego oprocentowania i atrakcyjnym, jako pożyczka premjowa, wkońcu dzięki możliwości upłynnienia jej w każdej chwili. *Jest to więc idealny papier lokacyjny, posiadający wszystkie dodatnie cechy, które wskazują na to, że niebawem, po zakończeniu subskrypcji pożyczka ta znacznie podniesie się ponad swój parytet.*

Doniosła ustawa o popieraniu rozbudowy Gdyni

UKAZAŁA się w Nr. 25 „Dziennika Ustaw" ustawa w sprawie zmiany rozporządzenia p. Prezydenta o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni. M. i. ustawa ta zawiera bardzo ważne postanowienia dotyczące zwolnień od podatków. Mianowicie przewiduje ona, iż przedsiębiorstwa przemysłowe, komunikacyjne, śpichrze i chłodnie, które w okresie do końca 1940 r. powstaną i będą znajdowały się w Gdyni, może Rada Ministrów—w wyjątkowych przypadkach, zasługujących na szczególne uwzględnienie—zwolnić na okres dziesięcioletni, nie dłużej jednak niż do końca 1945 r. od państwowego podatku dochodowego, pobieranego na zasadzie działu I ustawy o państwowym podatku dochodowym, o ile przedsiębiorstwa te poczynią w Gdyni, w okresie do końca roku 1940, inwestycje, mające doniosłe znaczenie dla rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni".

Wobec doniosłości tego rozporządzenia przytaczamy je w całości:

Na mocy art. 44 Konstytucji ogłaszam ustawę następującej treści:

USTAWA

z dnia 18 marca 1935 r.

w sprawie zmiany rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 1 czerwca 1927 r. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni.

Art. 1. W rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 1 czerwca 1927 r. o podpisaniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni (Dz. U. R. P. Nr. 51, poz. 452), zmienionem przez rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr. 80, poz. 631), wprowadza się zmiany następujące:

1) w art. 5 w miejsce ustępów 2, 3 i 4 wstawia się nowy ustęp treści następującej: „Art. 22 § 3 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1934 r. —Prawo o postępowaniu wywłaszczeniowem—(Dz. U. R. P. Nr. 86, poz. 776) ma zastosowanie do przypadku wywłaszczenia nieruchomości na rzecz gminy m. Gdyni";

2) w art. 5a w ust. 1 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie: „Odstępowanie gruntów państwowych gminie miasta Gdyni na zasadzie art. 14 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 kwietnia 1927 r. o rozbudowie miast (Dz. U. R. P. Nr. 42, poz. 372) będzie uskuteczniane na podstawie wniosku Ministra Spraw Wewnętrznych, powziętego w porozumieniu z Ministrami Skarbu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych";

3) w art. 6 w ust. 1 wyrazy: „w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 12 września 1930 r. o ulgach podatkowych dla nowowznoszonych budowli (Dz. U. R. P. Nr. 64, poz. 508)" zastępuje się wyrazami: „w ustawie z dnia 24 marca 1933 r. o ulgach dla nowowznoszonych budowli (Dz. U. R. P. Nr. 22, poz. 173)";

4) w art. 7 w ust. 1 oznaczenie: „Dz. U. R. P. Nr. 79, poz. 550" zastępuje się oznaczeniem „Dz. U. R. P. z 1934 r. Nr. 76, poz. 716"; zaś w ustępie 2 wyrazy „w art. 120"—wyrazami „w art. 43";

5) w art. 7a ust. 1 otrzymuje brzmienie: „Przedsiębiorstwa przemysłowe, komunikacyjne, śpichrze i chłodnie, które w okresie do końca 1940 r. powstaną i będą znajdowały się w Gdyni, może Rada Ministrów— w wyjątkowych przypadkach, zasługujących na szczególne uwzględnienie—zwolnić na okres dziesięcioletni, nie dłużej jednak niż do końca 1945 r. od państwowego podatku dochodowego, pobieranego na zasadzie działu I ustawy o państwowym podatku dochodowym (Dz. U. R. P. z 1934 r. Nr. 76, poz. 715), o ile przedsiębiorstwa te poczynią w Gdyni w okresie do końca roku 1940 inwestycje, mające doniosłe znaczenie dla rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni";

6) po art. 9 wstawia się nowy art. 9a treści następującej:

„Nowowznoszone domy mieszkalne, położone na terenie m. Gdyni i zwolnione na zasadzie art. 2 ustawy z dnia 24 marca 1933 r. o ulgach dla nowowznoszonych budowli (Dz. U. R. P. Nr. 22, poz. 173) od państwowego podatku dochodowego, podlegają, począwszy od r. 1935, wymiarowi idealnego podatku dochodowego w celu ustalenia, przewidzianego w art. 24 ustawy o państwowym podatku dochodowym (Dz. U. R. P. Nr. 76, poz. 715), dodatku na rzecz m. Gdyni".

Art. 2. Upoważnia się Ministra Przemysłu i Handlu do ogłoszenia w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej w drodze obwieszczenia jednolitego tekstu rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 1 czerwca 1927 r. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni (Dz. U. R. P. Nr. 51, poz. 452), z uwzględnieniem zmian, wynikających z przepisów, wydanych do dnia ogłoszenia jednolitego tekstu,—z odpowiednią zmianą numeracji artykułów.

Art. 3. Wykonanie ustawy niniejszej porucza się Ministrowi Przemysłu i Handlu w porozumieniu z interesowanymi ministrami.

Art. 4. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezydent Rzeczypospolitej: *I. Mościcki*

Prezes Rady Ministrów: *W. Sławek*

Minister Przemysłu i Handlu: *H. Floyar-Rajchman*

Handel zagraniczny Polski w marcu

BILANS handlu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdańska przedstawiał się w marcu r. b. według tymczasowych obliczeń Głównego Urzędu Statystycznego następująco:

Przywóz 198.381 ton wartości 69.694 tys. zł.

Wywóz 1.064.184 ton wartości 74.974 tys. zł.

Dodatnie saldo w marcu r. b. wynosi więc 5.280 tys. zł.

W porównaniu do lutego r. b. wywóz zwiększył się o 6.458 tys. zł. natomiast przywóz wzrósł o 5.929 tys. zł.

Zwiększył się wywóz następujących artykułów (w milj. zł.): żyta o 5,8, nawozów o 1,0, jaj, ptactwa o 0,8, rur żelaznych, stalowych o 0,6, kłód, dłużyc o 0,5, pszenicy o 0,4, nasion buraków cukrowych o 0,4, szczeciny o 0,4, węgla o 0,4, cukru o 0,4, fornierów, dykt o 0,4.

Zmniejszył się wywóz następujących artykułów (w milj. zł.): jęczmienia o 3,9, żelaza i stali o 0,9, lnu i odpadków o 0,8, blachy żelaznej, stalowej o 0,4.

Zwiększył się przywóz następujących artykułów (w milj. zł.): śledzi świeżych, solonych o 1,8, skór surowych o 1,2, skór futrzanych o 1,1, tytoniu i wyrobów tytoniowych o 0,9, kawy o 0,7, wełny owczej czesanej o 0,7, jabłek świeżych o 0,4, skór wyprawionych o 0,4, podwozi samochodowych o 0,4.

Zmniejszył się przywóz następujących artykułów (w milj. zł.): pomarańcz i cytryn o 1,0, środków farmaceutycznych, opatrunkowych, lekarstw o 0,4, wełny owczej surowej niepranej o 0,4, wełny owczej pranej o 0,4, żelastwa o 0,4.

Powstanie Zrzeszenia Interesantów Handlu Bawełną w Gdyni

W ŁODZI odbyło się organizacyjne zebranie „Zrzeszenia Interesantów Handlu Bawełną w Gdyni". Zebranie zagaił urzędujący wiceprezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Łodzi p. E. Babiacki, który w przemówieniu swem podniósł znaczenie powołania instytucji arbitrażowej w Gdyni, jako czynnika usamodzielnienia polityki handlu bawełną i zapewnienia mu należytego autorytetu na międzynarodowym rynku bawełnianym.

Po ukonstytuowaniu się prezydjum zebrania, przewodnictwo objął prezes Związku Przemysłu Włókienniczego w Państwie Polskiem p. Heiman - Jarecki.

Sprawozdanie komitetu organizacyjnego z jego prac nad statutem zrzeszenia oraz projektem regulaminu arbitrażowego, złożył radca Krauze. Po dyskusji statut i projekt regulaminu arbitrażowego zostały przez zebranych zaaprobowane z pewnemi uzupełnieniami.

Z kolei przystąpiono do wyboru komisji organizacyjnej, która będzie działać na prawach zarządu Zrzeszenia do czasu zatwierdzenia statutu przez p. ministra Przemysłu i Handlu. W skład tej komisji weszli przedstawiciele grupy przędzalników, grupy handlujących bawełną na rachunek własny, grupy agentów handlu bawełną, grupy instytucyj bankowych oraz grupy kontrolerów bawełny. Pozostałe dwie grupy desygnują członków zarządu w najbliższym czasie.

Następnie omówiono preliminarz budżetowy Zrzeszenia oraz ustalono wysokość wpisowego i składek.

W końcu przedstawiciel Banku Gospodarstwa Krajowego oraz reprezentanci Związku Gdyńskich Eksporterów Bawełny dali wyraz zadowoleniu powstania tak ważnej placówki, która stanowić może decydującą podstawę organizacyjną dla dalszego pomyślnego rozwoju handlu bawełną. W związku z tem zebranie wyraziło podziękowanie instytucjom i osobom, które aktywną swą pracą przyczyniły się do sfinalizowania zabiegów w przedmiocie powołania Zrzeszenia.

Na wniosek prezesa p. Heimana - Jareckiego uchwalono zwrócić się do Zrzeszenia Producentów Przędzy Bawełnianej o wyznaczenie kwoty 100 tys. zł. na budowę i urządzenie pomieszczenia dla instytucji arbitrażu bawełny, jakoteż na uruchomienie w pierwszym okresie działalności Zrzeszenia wszystkich przewidzianych prac organizacyjnych i technicznych, związanych z arbitrażem.

Rekordowy obrót portu gdyńskiego w marcu

GLOBALNY obrót portu gdyńskiego w marcu r. b. dał liczbę rekordową —714.431 ton wobec zaledwie 485.675,2 t w lutym r. b. Z ogólnej liczby przypada na obrót zamorski 704.632 t. (w lutym 483.664,3 t.), na obrót przybrzeżny zaś 9.699 t. (w lutym 2.010,9 t.). Przywóz wyniósł 138.538 t. (w lutym 72.111,5 t.), wywóz zaś 566.094 t. (w lutym 411.552,8 t.).

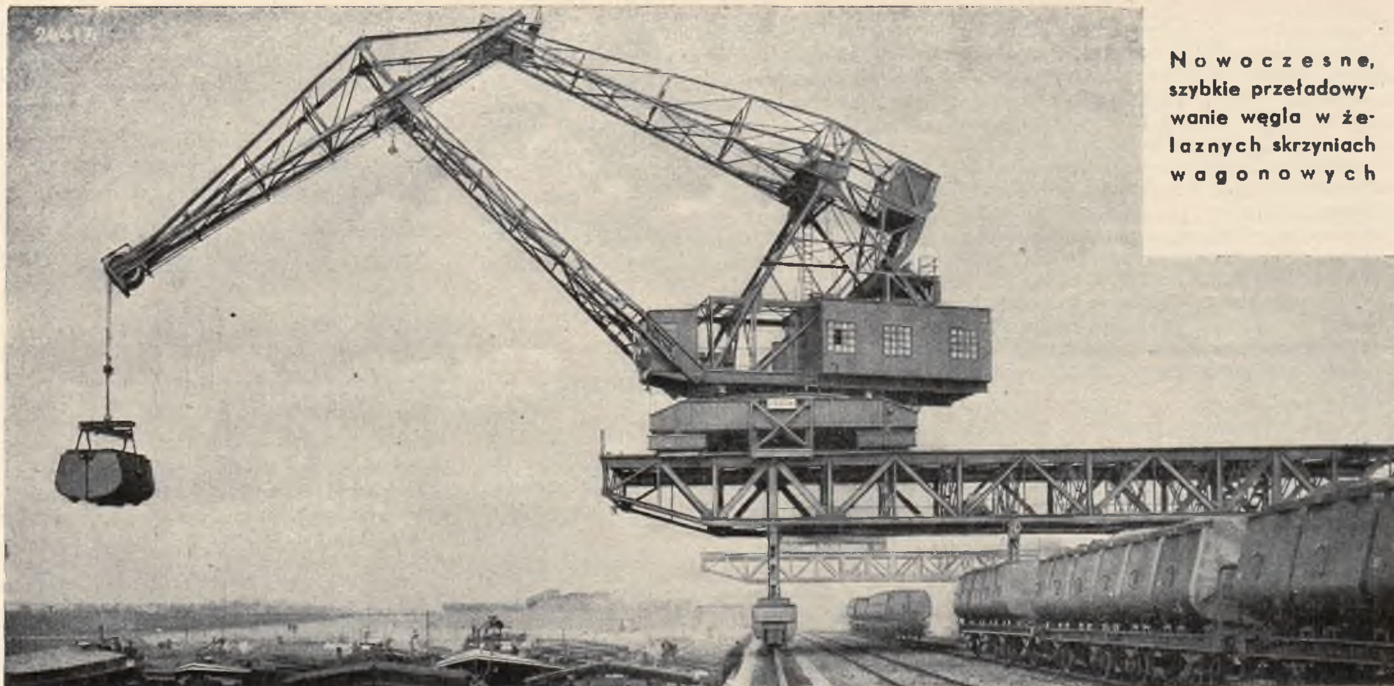
W ten sposób globalne obroty w marcu r. b. wzrosły w porównaniu do lutego o 228.755,8 t., a w porównaniu do marca r. ub. 128.630,4 t. Poza rekordem w obrocie ogólnym (714.431 t.) rekordowy był również import zamorski, który nigdy dotychczas nie osiągnął tak wysokiej liczby, jak w marcu r. b. (138.538 t.).

Zaznaczyć należy, że — aczkolwiek zazwyczaj marzec wykazywał początek sezonowej poprawy w obrotach portu gdyńskiego — nigdy dotychczas nie notowano tak kolosalnego wzrostu obrotu z miesiąca na miesiąc. Powyższe rekordowe liczby świadczą o dalszym nieprzerwanym rozwoju portu gdyńskiego.



Port Yacht - Klubu Polski w Gdyni

Nowoczesne, szybkie przeładowywanie węgla w żelaznych skrzyniach wagonowych





Przeładowywanie węgla i koksu z wbudowanymi sitami i sortownią







DEMAG

DŹWIGI I URZĄDZENIA PRZEŁADOWCZE

dla wszelkiego rodzaju towarów

Mosty przeładunkowe od 20 do 200 m rozpiętości, również z wbudowanymi bunkrami, taśmy transportowe i urządzenie rozdzielcze, krany wyładowcze z zasięgiem ramienia do 35 m.

Dźwigi obrotowe, przesuwalne na torach normalnych lub gąsienicach do 10 ton nośności.

Elektryczne, szybkobieżne podnośniki dla magazynów i warsztatów, normalne suwnice i lekkie przesuwalne dźwigi wiszące, specjalne chwytaki dla różnorodnych towarów, dla przegłębi statków, jednolinowe i motorowe, chwytaki „Polyp".

PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ:

KONCERN MASZYNOWY Sp. Akc.

WARSZAWA, MARSZ. FOCHA 12, TEL. 610-08, 689-90. KRAKÓW, RYNEK GŁÓWNY 25, TEL. 140-15

Największe porty świata

RUCH statków w największych portach świata wyraził się w 1934 r. w następujących cyfrach:

w tysiącach ton	w 1000 t. r. n.
1) Nowy Jork	25.188
2) Londyn	21.714
3) Hamburg	18.484
4) Rotterdam	17.974
5) Szanghai	17.828
6) Antwerpja	17.454
7) Kobe	16.649
8) Liverpool	14.077
9) Marsylja	16.637
10) Lisbona	12.538
11) Neapol	12.074
12) Genua	11.313
13) Yokohama	10.902
14) Le Havre	10.766
15) Southampton	10.350
16) Brema	7.939
17) Triest	5.634
18) Aleksandrja	5.385
19) Durban	5.224
20) Kopenhaga	4.883
21) Vancouver	4.791
22) Amsterdam	4.638
23) Oslo	4.585
24) Gdynia	4.142
25) Istanbul	4.058
26) Bombay	3.927
27) Boston	3.834
28) Montreal	3.746
29) Gothenburg	3.743
30) Gdańsk	3.174
31) Cardiff	3.157

Ratyfikacja umowy handlowej polsko-angielskiej

W „DZIENNIKU Ustaw R. P." Nr. 26, poz. 183, ogłoszona została ustawa z dn. 26 marca 1935 r. w sprawie ratyfikacji niedawno podpisanej w Londynie (a mianowicie w dniu 27 lutego r. b.) umowy handlowej między rządem Rzeczypospolitej Polskiej a rządem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Północnej Irlandji.

Turystyka na wybrzeżu

KOMISARJAT Rządu w Gdyni zawiadamia, że jak w latach ubiegłych, tak i w roku bieżącym, wyczerpujących informacyj o warunkach pobytu w Gdyni i na wybrzeżu, udziela *Referat Turystyczny Komisarjatu Rządu.*

Z uwagi na liczny napływ w miesiącach letnich, zarówno turystów indywidualnych, jak i wycieczek zbiorowych, wskazanem jest, aby organizatorzy wycieczek tych, zwracali się uprzednio do Referatu Turystycznego, celem ewentualnego zarezerwowania sobie kwater i ułożenia programu zwiedzania wybrzeża.

Zaznaczyć przytem należy, że turyści pozostający pod opieką Referatu Turystycznego unikają w wielu wypadkach ponoszenia zbędnych kosztów, otrzymując bezpłatnie wszelkie wyczerpujące informacje i na żądanie wykwalifikowanego przewodnika za niewielką opłatą.

Kwaterę rezerwuje Referat Turystyczny po uprzedniem otrzymaniu od zamawiającego zaliczki.

Dla wygody turystów przybywających do Gdyni od dnia 1.IV. b. r. funkcjonuje Kiosk Informacyjno-Turystyczny — przy dworcu kolejowym, który w bieżącym roku powierzony został P. B. P. „Orbis".

Prace kiosku podlegają kontroli Komisarjatu Rządu, a wszelkie informacje przyjeżdżającym udzielane są również bezpłatnie.

Rybołówstwo w marcu 1935 r.

OGÓLNY połów w marcu utrzymał się na wysokości dwóch pierwszych miesięcy tego roku. Główną zdobycz stanowiły szproty, które na początku miesiąca łowiono słabiej, a od połowy miesiąca w znacznych ilościach. Brak szprotów w zatoce rybacy tłomaczyli wylewem Wisły. Mętna woda rzeczna odznaczyła się w całej zatoce i sięgała aż do Rozewia.

W drugiej połowie miesiąca szprotów znów były znaczne ilości, ale trzymały się one przy brzegach półwyspu i — gdańskich w pobliżu Schiewenhorstu. Domieszka drobnych ryb była rozmaita. W niektóre dni wynosiła do 20%, a niekiedy łowiono szproty większe, niezawierające drobnych okazów.

Niektóre kutry zaczęły stosować nocne wyjazdy na połów, gdyż wówczas oprócz szprotów zdobywano sporo śledzi w niektórych wypadkach do 10—15 kwintali za noc. Śledzie były mieszane zarówno drobne jesienne jak i większych wymiarów — wiosenne.

Kilka kutrów z Gdyni i Helu wyjeżdżało stale na połowy pod Bornholm. Wyniki były nie tak pomyślne, jak w roku ubiegłym. Połów kutra za rejs wynosił najwyżej 5 ton plastug i wątłuszy, przeważnie dużych, drobnych łowiono niewiele.

Podczas połowu wątłuszy na Nr. NO. od Christiansen kuter Nadolskiego napotkał ławicę szprotów i nawet rzadkim włokiem zdobył sporą ilość tych rybek.

Połów łososi pławnicami był mały. Przeszkadzały dość częste i silne wiatry, które również dały się we znaki rybakom łowiącym przy Bornholmie.

Małe połowy przybrzeżne zupełnie zawodzą. Ryb w sieciach i na haczykach bardzo mało. W końcu miesiąca w Wielkiej Wsi łowiono poraz pierwszy w tym roku niewodem przybrzeżnym. Wynik był nieznaczny, kilka łososi i mielnic. Silne fale nie pozwalają na stałe uprawianie tego wiosennego rybołówstwa.



Nowa praca o morskiem prawie handlowem

WYSZŁA z druku książka dr. Władysława Sowińskiego „Prawo Handlowe Morskie w zarysie", zawierająca całokształt stosowanego u nas morskiego prawa handlowego i zestawienie przepisów administracyjno - morskich. W książce tej przedstawione są na tle nowego kodeksu handlowego, kodeksu zobowiązań, kodeksu postępowania cywilnego oraz konwencyj międzynarodowych—normy i instytucje, obowiązującej na naszem wybrzeżu morskiem i w Gdańsku IV-ej księgi niemieckiego kodeksu handlowego z dn. 10 maja 1897 r.

Praca dr. Sowińskiego ze względu na liczne materjały, które zawiera, posiada charakter podręcznika, dającego usługi nietylko tym, którzy chcą się zapoznać z nauką prawa morskiego, lecz przedewszystkiem tym, którzy mają praktyczne zainteresowania w dziedzinie morskiej, a w szczególności w handlu morskim.

Zakaz przywozu rur

W „DZIENNIKU Ustaw R. P." Nr. 26, poz. 195, opublikowane zostało rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 11 kwietnia 1935 r. o zmianie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 października 1934 r. w sprawie zakazu przywozu niektórych towarów. Na podstawie par. 1 tego rozporządzenia lista zakazu przywozu niektórych towarów została uzupełniona pozycją następującą: Poz. Tar. Cel. 955 — Rury żelazne, stalowe— walcowane, ciągnione, spawane, również z gwintem, przymocowanemi kołnierzami, łącznikami; łączniki do rur, kołnierze, zakończenia, kształtki do rur.

Rozporządzenie weszło w życie z dniem ogłoszenia. Jak zwykle w analogicznych rozporządzeniach pozostawiony został pewien termin dla towarów już znajdujących się w drodze i mających być zgłoszonemi do odprawy celnej w ciągu dni 30 od wejścia w życie rozporządzenia niniejszego.

Konkurs pod hasłem „Dobry eksport"

Eksponaty przybyły do Jokohamy

W RAMACH zorganizowanego przez Państwowy Instytut Eksportowy w Warszawie konkursu pod hasłem „Dobry eksport", mającego na celu stwierdzenie wpływu transportu na jakość i opakowanie towarów, odeszły, jak wiadomo, z Gdyni w grudniu ub. r. przesyłki towarów, które odbyć mają trasę Gdynia—Jokohama—Gdynia. Eksponaty, biorące udział w konkursie, przybyły w dn. 20 lutego b. r. do Jokohamy na statku „Teucer", gdzie zostały wyładowane. Przy wyładowaniu stwierdzono, że opakowanie eksponatów nie wykazuje żadnych poważniejszych uszkodzeń. Zgodnie z poprzednio ustalonym programem, towary te zostały w dn. 22 lutego załadowane na statek „Philoctetes", który ma przybyć do Gdyni około 20 maja b. r.

Jak wiadomo, po powrocie eksponatów, a więc w końcu maja b. r. odbędzie się ostateczna ocena towarów, biorących udział w konkursie, zarówno co do ich jakości, jak i wytrzymałości opakowania, poczem ogłoszone zostaną wyniki badań komisji rozjemczej, która będzie przeprowadzać wspomnianą ocenę jakościową.

Pływająca wystawa wytwórczości polskiej w Azji Wschodniej

W ZWIĄZKU z przybyciem w początku kwietnia do Straits Settlements pływającej wystawy wytwórczości polskiej na statku „Dardanus" — wyjechał z Batawji do Singapore w dn. 18 ub. m. wicekonsul R. P. dr. Z. Przybyłkiewicz. Ma on przeprowadzić w charakterze delegata Państwowego Instytutu Eksportowego propagandę i przygotowania do przyjęcia wystawy w Singapore, Kuala-Lumpur, Port Swettenham i Penang. Powrót p. Przybyłkiewicza do Batawji nastąpi dn. 14 kwietnia.

Wspomniana wystawa ma w początku lipca r. b. przybyć do Batawji, aby pozostać tam jako stałe muzeum wzorów i prób przy konsulacie R. P. Prasa indo-holenderska zamieściła o wystawie obszerne notatki.

Import klepek do Algerji

Z ALGERJI donoszą o wzroście importu z Polski drzewa budulcowego z 667 ton w 1933 r. do 1.466 ton w 1934 r. Także import polskich klepek do beczek za te lata wzrósł z 38 ton do 116 ton. Fakt ten jest tem znamienniejszym, że ogólny import drzewa tartego i klepek do Algerji uległ zmniejszeniu. Istnieją dalsze możliwości rozszerzenia eksportu w tej branży do Algerji, a także drzewem polskim interesują się pozostałe rynki północno-afrykańskie.

Sprawy celne w Marokku

W OSTATNICH czasach uporczywie powtarzano pogłoski o zmianie obowiązujących przepisów celnych w Marokku francuskiem, a nawet można się było spotkać w prasie z twierdzeniem, że to jest to już faktem dokonanym.

W związku z powyższem należy stwierdzić, że żadnych zmian w statucie celnym Marokka ostatnio nie poczyniono i na zmiany przynajmniej w najbliższym czasie się nie zanosi, gdyż z jednej strony Anglja, jeden z sygnatarjuszów Paktu w Algesiras, stawia zastrzeżenia co do zaprojektowanych przez Francję zmian, a także belgijscy eksporterzy uważają zagrożone swe interesy. Ponadto sfery gospodarcze Marokka ostro krytykują projektowaną zmianę, twierdząc, że może ona przyczynić się jedynie do zaostrzenia kryzysu gospodarczego, który stosunkowo słabo daje się odczuwać na tym rynku. Z drugiej jednakże strony wzrasta stale konkurencja japońska na rynku marokańskim, wzbudzając poważne zaniepokojenie dostawców europejskich, na którą to kwestję zwraca się uwagę sygnatarjuszów Paktu. Wystarczy wspomnieć, że do Marokka importowano z Japonji towarów w 1932 r. za 39 mil. franków, a w 1934 r. za 107 mil. franków.

W każdym bądź razie dotychczas nie zrezygnowano całkowicie z projektu przeprowadzenia zmian w obowiązującym systemie celnym, zależnych zresztą od zgody sygnatarjuszów Paktu, które przewidują podwyższenie stawek celnych (dotychczas obowiązuje od większości towarów stawka celna w wysokości 12% ad valorem od towarów wszelkiego bezwzględnie pochodzenia) i skontyngentowanie importu tkanin bawełnianych i jedwabnych, automobili, opon, cukru, cementu oraz żelaza i wyrobów żelaznych. Proponowano przydział kontygentów na podstawie średniego importu poszczególnych artykułów w okresie od 1927 r. do 1933 r., co jest wysoce niekorzystne dla Polski, gdyż w tym czasokresie nie można mówić jeszcze o usystematyzowanej współpracy z rynkiem marokańskim.

Kwestje te interesują żywo Gdynię i Polskę wobec wzrastającej od kilku lat wymiany towarowej z Marokkiem. Wzrost ten jest znaczny, gdyż naprzykład w styczniu 1934 r. z Polski wywieziono do Marokka francuskiego, Algerji i Tunisu razem towarów za 132 tys. złotych, podczas gdy w tymże czasokresie 1935 r. do samego Marokka francuskiego wywieziono za 237 tys. złotych. Tak samo poważnie wzrósł import produktów marokańskich do Polski, na co zwróciła uwagę prasa marokańska stawiając Polskę za wzór innym dostawcom. Marokko wysuwa się obecnie, obok Unji Południowo-Afrykańskiej i Egiptu, na czoło odbiorców, biorąc pod uwagę kraje afrykańskie, przyczem saldo bilansu handlowego jest dla nas dodatnie.

Wzrost zainteresowania w Ameryce importem z Polski

POLSKO - Amerykańska Izba Handlowa w Nowym Jorku donosi o coraz częstszych wyjazdach kupców amerykańskich po zakupy do Polski. Niedawno pewna firma nowojorska zakupiła w Polsce 100.000 krzeseł giętych. Inna firma podjęła import polskich stożków wełnianych do wyrobu kapeluszy damskich. W tych dniach udał się po raz drugi do Polski przedstawiciel olbrzymiej firmy Woolworth, by ponownie zamówić większy transport ozdób choinkowych. Wzrasta również zainteresowanie słodem polskim; tak samo polskie wyroby spożywcze, a zwłaszcza konserwy puszkowe zaczynają powoli zdobywać imię na rynku amerykańskim.

W tych dniach odwiedzili Izbę kupcy z Meksyku i Curaçao, interesujący się importem z Polski słodu browarnego, rękawiczek bawełnianych i skórkowych, konfekcji męskiej i innych artyku'ów.

Wycieczki letnie Linij Żeglugowych Gdynia - Ameryka

I. Wycieczka na Fjordy Norwegji — s/s „Kościuszko”:

Gdynia odj. 4.7 godz. 13. Kopenhaga przyj. piątek 5.7 godz. 9, odj. 5.7 godz. 24. Fidfjord przyj. niedziela 7.7 godz. 13, odj. 7.7 godz. 22. Ulvik przyj. niedziela 7.7 godz. 23, odj. 7.7 godz. 24. Bergen przyj. poniedziałek 8.7 godz. 7, odj. 8.7 godz. 17. Aandalsnes przyj. wtorek 9.7 godz. 11, odj. 9.7 godz. 20. Svartisen przyj. środa 10.7 godz. 24. Hammersfest przyj. piątek 12.7 godz. 5, odj. 12.7 godz. 12. Nordcap przyj. piątek 12.7 godz. 17. Lyngseidet przyj. sobota 13.7 godz. 6, odj. 13.7 godz. 12, odj. 13.7 godz. 12. Trondhjem przyj. poniedziałek 15.7 godz. 7, odj. 15.7 godz. 16. Hellesylt przyj. wtorek 16.7 godz. 8, odj. 16.7 godz. 9. Merok przyj. wtorek 16.7 godz. 10, odj. 16.7 godz. 20. Gdynia przyj. sobota 20.7 godz. 8.

Czas trwania wycieczki: 15 dni i 19 godzin. Długość trasy: 3.907 mil mor.

II. Wycieczka do Sztokholmu — s/s „Kościuszko”.

Gdynia odj. wtorek 23.7 godz. 13. Sztokholm przyj. środa 24.7 godz. 15, odj. piątek 26.7 godz. 15. Gdynia przyj. sobota 27.7 godz. 17.

Czas trwania wycieczki: 4 dni i 4 godz. Długość trasy: 680 mil. morsk.

III. Wycieczka do Kopenhagi/Bornholmu — s/s „Kościuszko”.

Gdynia odj. wtorek 30.7 godz. 13. Bornholm przyj. środa 31.7 rano, odj. 31.7 godz. 23. Kopenhaga przyj. czwartek 1.8 godz. 9, odj. piątek 2.8 godz. 22. Gdynia przyj. sobota 3.8 godz. 17.

Czas trwania wycieczki: 4 dni i 4 godz. Długość trasy: 545 mil morsk.

IV. Wycieczka „Po Morzu Północnem” (Danja — Szkocja — Anglja — Belgja) — s/s „Kościuszko”.

Gdynia odj. wtorek 6.8 godz. 13. Kopenhaga przyj. środa 7.8 godz. 9, odj. 1.8 godz. 23. Leith (Edinburgh) przyj. piątek 9.8 godz. 22, odj. niedziela 11.8 godz. 23. Londyn przyj. poniedziałek 12.8 godz. 24, odj. czwartek 15.8 godz. 2. Antwerpja przyj. czwartek 15.8 godz. 18, odj. piątek 16.8 godz. 24. Brunsbuttel przyj. niedziela 18.8 godz. 1. Holtenau przyj. niedziela 18.8 godz. 9. Gdynia przyj. poniedziałek 19.8 godz. 11.

Czas trwania wycieczki: 12 dni i 22 godz. Długość trasy: 2.123 mile morsk.

V. Wycieczka do Kopenhagi — s/s „Kościuszko”.

Gdynia odj. środa 21.8 godz. 13. Kopenhaga przyj. czwartek 22.8 godz. 9, odj. sobota 24.8 godz. 22. Gdynia przyj. niedziela 25.8 godz. 17.

Czas trwania wycieczki: 4 dni i 4 godz. Długość trasy: 528 mil morsk.

VI. Wycieczka do Sztokholmu — s/s „Kościuszko”.

Gdynia odj. wtorek 27.8 godz. 13. Sztokholm przyj. środa 28.8 godz. 15, odj. piątek 30.8 godz. 15. Gdynia przyj. sobota 31.8 godz. 17.

Czas trwania wycieczki: 4 dni i 4 godz. Długość trasy: 680 mil morsk.

Obniżenie taryfy dunajowej a eksport polski do krajów naddunajskich

W MARCU 1935 r. odbyła się w Bratislawie konferencja przedstawicieli kolei polskich, czechosłowackich oraz żeglug dunajowych, na której uzgodniono ostatecznie i zatwierdzono Dodatek I do zeszytu 1 taryfy dunajowej dla komunikacji kolejowo-wodnej pomiędzy stacjami kolei polskich a portami na Dunaju z przeładunkiem w Bratislawie lub Komarnie.

Dodatek ten, który wejdzie w życie od dnia 1 kwietnia 1935 r. wprowadza zniżki dla eksportu z Polski szeregu towarów, jak ropy naftowej oraz jej przetworów, naftaliny, cementu, bieli cynkowej, papy, blachy cynkowej, żelaza i stali oraz maszyn i wyrobów żelaznych i stalowych. Zniżki dla ostatnich towarów dochodzą do 352 hc.=71 gr. od stawki za 100 kg., stanowiąc różnicę do 13%.

Poza włączeniem szeregu towarów i stacyj do istniejących taryf artykułowych, dodatek powyższy zawiera nadto następujące nowe taryfy:

w kierunku Polska—Dunaj Nr. 17 na przewóz paku, olejów (karbolineum, kreozotowy, impregnacyjny), benzolu, żywicy kumarowej, krezolu, fenolu, zasad pirydynowych, Nr. 71 na przewóz przetworów chemicznych (chlorek amonu, węglan amonu, siarczan glinu) i Nr. 73 na przewóz skór surowych;

w kierunku Dunaj—Polska Nr. 8 na przewóz skór surowych Nr. 10 na przewóz cebuli i czosnku oraz Nr. 20 na przewóz magnezytu, boksytu oraz rudy chromowej i manganowej.

Taryfa dunajowa, dając możność bezpośredniego nadawania towarów zarówno z Polski do szeregu portów na Dunaju w Austrji, Węgrzech, Jugosławji, Bułgarji i Rumunji, jak i w kierunku odwrotnym, stanowi poważny łącznik gospodarczy pomiędzy Polską i krajami naddunajskiemi a wprowadzenie z dniem 1 kwietnia 1935 r. wydatnych obniżek opłat przewozowych dla kierunku z Polski, przyczyni się niewątpliwie do wzmożenia eksportu polskiego i umożliwi sferom przemysłowo-handlowym korzystanie z tej taryfy w większym niż dotychczas zakresie.

SZWECJA

Nowy szlak żeglugowy z morza do portu w Stockholmie

DWA lata temu znany bankier Knut Wallenberg, współwłaściciel banku Stockholms Enskilda Bank, ofiarował dwa miljony koron władzom portowym Stockholmu na zbudowanie kanału w okolicy przesmyku w Lennersta w pobliżu miejscowości Saltsjobaden, dla statków wielkości odpowiadającej potrzebom żeglugi na morzu Bałtyckiem. Kanał taki skróci drogę dla statków idących z południowej części Bałtyku do Stockholmu o 2 do 3 godzin. Dotychczas bowiem, jak wiadomo wszystkim nawigatorom na tych wodach, okręty idące np. z Gdyni do Stockholmu szlakiem Landsort-Dalaro-Stockholm, musiały iść dalej na północ od Dalaro okrążając wielką wyspę Wermdo aby przez cieśninę pod fortecą Oskar-Fredriksborg, przedostać się na wody wiodące bez przeszkód do portu Stockholmu.

Przeprowadzone studja nad projektem takiego kanału wykazały że pogłębienie i wyprostowanie istniejącej już cieśniny pociągną za sobą znacznie większe koszta niż dwa miljony koron. Niemniej jednak pożytek zarówno ze względów strategicznych jak i handlowych uznano za tak poważny że władze zainteresowane, w tych dniach powzięły decyzję wyasygnowania na ten cel kwoty przekraczającej kwotę ofiarowaną przez Wallenberga.

Roboty będą wykonane przez urząd portowy Stockholmu, a koszt został obliczony na 4.150.000 koron. Przy robotach będą zatrudnieni w wielkiej mierze bezrobotni, a roboty mają się rozpocząć w najbliższym czasie, tak aby były wykończone do wiosny 1939 r.

Głębokość kanału ma wynosić 7,4 metrów, a szerokość dna kanału 31 metrów, tak aby statki handlowe o zanurzeniu 6,5 metrów i o maksymalnej szerokości 14 metrów mogły z niego korzystać, bez przeszkód. Statki mierzące tylko 10 metrów szerokości będą mogły wymijać się w kanale.

Korzystanie z kanału ma być bezpłatne.

Produkcja przemysłowa Szwecji

PRODUKCJA przemysłowa w Szwecji wzrosła w 1934 r. o 20% w porównaniu z 1933 r., a zatrudnienie w przemyśle odpowiadało średniej przeciętnej za okres od 1925 do 1930 r.

W poszczególnych gałęziach rozwój nie był jednolity i tylko przemysł żelazny i włókienniczy osiągnęły produkcję rekordową W przemyśle szklanym, meblowym i obuwia znaczna nadprodukcja odbiła się ujemnie na poziomie cen.

W zakresie handlowym Związek Przemysłu Szwedzkiego w sprawozdaniu za r. ub. konstatuje dalsze pogorszenie się sytuacji handlowo-politycznej i pesymistycznie ocenia widoki odbudowy handlu międzynarodowego. Sprawozdanie ostro krytykuje politykę protekcyjną państwa na rzecz rolnictwa, dowodząc, że obciąża ona nadmiernie życie gospodarcze, hamując jego rozwój; przyznaje jednak, że nastąpiło pewne zwiększenie siły nabywczej spożywców, co wpłynęło dodatnio na zbyt produktów przemysłowych.

Nowa pożyczka wewnętrzna w Szwecji

SZWEDZKI Skarb Państwa ma wypuścić nową pożyczkę wewnętrzną na sumę ok. 50 miljn. kor.

O taniości pieniądza w Szwecji świadczy fakt, że oprocentowanie pożyczki, emitowanej na lat 12, ma wynosić zaledwie 2,5%.

W kolach finansowych niskie oprocentowanie wywołało wielkie niezadowolenie, pokrycie pożyczki zdaje się jednak być zapewnione z pomocą Pocztowej Kasy Oszczędności i Państwowego Funduszu Emerytalnego.

Z przemysłu górniczego Szwecji

SZWEDZKIE towarzystwo górnicze „Boligen" ogłosiło sprawozdanie za r. 1934, które zawiera następujące ciekawe dane: wydobycie rud wynosiło 347 tys. ton gdy w 1933 r.—132 tys. ton; na tonę przypadało przeciętnie 22,9 gramów złota. Ogólna produkcja złota wynosiła 8.217 kg., srebra 16,923 kg., miedzi elektrolitycznej 4,581 ton.

Pod względem wartości produkcja wyniosła 37 milj., srebra 1,3 milj., a miedzi 2,7 milj. koron. Dotychczas nie eksploatowane pokłady rudy szacowane są na 5,9 milj. ton.

Zyski towarzystwa „Boligen" wyniosły w 1934 r. 24,84 milj. koron. Dywidenda proponowana jest w wysokości 20%.

Poseł szwedzki w Gdyni

POSEŁ szwedzki w Warszawie p. min. Erik Carlsson Boheman udając się na urlop wyjechał z Gdyni na statku Marieholm do Stockholmu.

Przed wyjazdem p. minister Boheman zwiedzał port Gdyński oraz odbył konferencję z przedstawicielami sfer portowych.

Projekt obniżenia opłat portowych w Szwecji

WYDZIAŁ Handlu i Marynarki przy szwedzkiem Ministerstwie Handlu, złożył Rządowi memorjał w którym proponuje obniżenie dotychczasowych opłat pobieranych od statków z tytułu opłat za latarnie i ognie morskie. Opłaty te mają być obniżone do wysokości kor. 0,15 od tony rej. a dodatkowe opłaty pilotażowe — wynoszące 50% powyżej wymienionej pozycji — do 25%. Zarazem Urząd wyraża życzenie aby obniżenie to weszło w życie od 1 lipca 1936 r.

Konieczność obniżenia wygórowanych w Szwecji opłat pod pozycją „latarnie i ognie morskie" już oddawna daje się odczuwać. Opłaty te są obecnie najwyższe w świecie, co w pewnej mierze tłomaczy się koniecznością utrzymania kosztownego oświetlania i wyznaczania szlaków morskich w niezliczonych przesmykach i cieśninach wzdłuż rozległego wybrzeża szwedzkiego, wypełnionego wysepkami i skałami podwodnemi. Jednakże wysokość nadmierna tych opłat powodująca ogromny wydatek dla okrętów zawijających do portów szwedzkich jest tak dla żeglugi w tych wodach uciążliwa, że okręty wszelkiego rodzaju, a przedewszystkiem statki turystyczne, unikają w miarę możności zwiedzania portów na wybrzeżu szwedzkiem, ze szkodą dla interesów handlu tutejszego i turystyki. Reforma zaprojektowana będzie zatem przyjęta z zadowoleniem przez wszystkie sfery zainteresowane.

Wzrost obrotów handlu zagranicznego Szwecji

HANDEL zagraniczny Szwecji wykazał w lutym b. r. dalsze zwiększenie obrotów. W porównaniu z lutym 1934 r. eksport zwiększył się o 13,54 do 79,98 milj. koron, import zaś o 8,85 do 98,99 milj. koron. W porównaniu jednak ze styczniem b. r. nastąpił spadek eksportu o 10, a importu o 4 miljony koron.

Bilans lutowy zamyka się zatem deficytem w sumie około 19 miljonów koron wobec około 24 miljonów deficytu w lutym ub. r. i 26 miljonów w styczniu b. r. Łączna nadwyżka importu za pierwsze 2 miesiące b. r. wynosiła 44,6 miljonów koron wobec 32,5 milj. koron w ub. r.

Po stronie eksportu największy wzrost wykazuje wywóz papieru, szczególnie gazetowego, i masy drzewnej. Także wywóz rudy żelaznej wzrósł o około 100%. W imporcie zanotować należy wzrost wszelkich surowców przemysłowych z wyjątkiem włókienniczych.

Wzrost dochodów skarbu szwedzkiego

WCIĄGU pierwszych 7-iu miesięcy b. r. finansowego, dochody szwedzkiego skarbu państwa wynosiły 486 miljn., wobec 415 miljn. kor. w odpowiednim okresie poprzedniego roku.

Największy wzrost wykazują dochody z cel i wpływy z opłat stemplowych. Również koleje, poczta i telegraf wykazują poważny wzrost dochodów, co świadczy o dalszej wydatnej poprawie sytuacji gospodarczej Szwecji.

ŁOTWA

Reformy gospodarcze na Łotwie

ŻYCIE gospodarcze naszego północnego sąsiada znajduje się obecnie w stanie gruntownej przebudowy. Reorganizacją objęte zostały prawie wszystkie dziedziny, począwszy od najmniejszych komórek, jakiemi są warsztaty rolne i drobne rzemiosło—a skończywszy na przedsiębiorstwach przemysłowych, bankach i t.d.

Każda dziedzina życia gospodarczego otrzymała już, względnie ma otrzymać w najbliższej przyszłości centralną swą reprezentację w postacji Izby, która będąc organem doradczym rządu, ma współpracować z czynnikami oficjalnemi nad szybką i celową reorganizacją poszczególnych dziedzin gospodarki narodowej.

Dotychczas utworzone już zostały: Izba Handlowo-Przemysłowa i Izba Rolnicza w najbliższym czasie ma pozostać Izba rzemieślnicza oraz Izba pracy.

Izby te mają do pewnego stopnia zastąpić nieistniejący parlament—a pozatem są przygotowaniem do nowego ustroju, który według wszelkiego prawdopodobieństwa, opierać się będzie na systemie korporacyjnym.

W jednym z poprzednich numerów „Wiadomości Portu Gdyńskiego" pisaliśmy o nowej polityce rządu łotewskiego w odniesieniu do instytucyj handlowych—obecnie chcemy omówić w krótkości plany i zamierzenia kierowniczych sfer łotewskich w dziedzinie reorganizacji przemysłu oraz instytucyj kredytowych.

Łotwa posiada dwa rodzaje przemysłu: przemysł pracujący wyłącznie na potrzeby rynku wewnętrznego oraz przedsiębiorstwa pracujące częściowo lub całkowicie na eksport. Pierwsza kategorja przemysłu ochraniana wysokiemi stawkami celnemi rozwija się doskonale—na co wskazuje chociażby stale wzrastająca liczba zatrudnionych robotników. Wykorzystując uprzywilejowaną swą sytuację przedsiębiorstwo tego rodzaju nie liczy się bardzo z wymogami i możliwościami krajowych klijentów—produkuje drogo i tandetnie, wiedząc zgóry, że klijent i tak musi to kupić.

Zupełnie w innej sytuacji znajdują się przedsiębiorstwa pracujące na eksport. Liczyć się one muszą z konkurencją międzynarodową a zatem tak kwestja ceny jak i jakości produkcji odgrywa u nich pierwszorzędną rolę.

Dążąc do poprawy bilansu handlowego rząd otaczał i otacza dalej przedsiębiorstwa pracujące na eksport troskliwą opieką.

Sam zwrot cel wyniósł od jesieni r. ub. przeszło miljon łatów a w tegorocznym budżecie około 18 milj. łatów przewidziane zostało na dopłaty do eksportu artykułów przetwórczego przemysłu rolnego. Pozatem eksporterzy korzystają jeszcze z przywileju odsprzedaży uzyskanych z eksportu walut po kursie dowolnym co również przysparza im sporych korzyści.

Wszystkie te jednak prerogatywy nie zdołały zapewnić przemysłowi eksportowemu trwałego i pomyślnego rozwoju. Obrona zdobytych pozycyj odbywa się przy pomocy systemu kontyngentów oraz specjalnej polityki walutowej regulującej import według własnego eksportu.

W ciągu najbliższych tygodni ma być opracowany szczegółowy plan sanacji przemysłu, przyczem plan ten—jak to w jednem ze swych przemówień stwierdził prezes Izby handlowo-przemysłowej A. Berzins—opierać się ma na następujących zasadach:

1) W Łotwie mogą powstawać i istnieć tylko takie gałęzie przemysłu, które korzyrzystają z miejscowego surowca.

2) W Łotwie istnieć winny tylko takie przedsiębiorstwa przemysłowe w produkcji których siła robocza stanowi znaczny procent ogólnych kosztów.

3) pozatem istnieć winien przemysl konieczny dla celów obrony państwa.

Przestrzeganie tych zasad zdaniem kół gospodarczych uchronić winno Łotwę od wejścia na drogę zgubnej autarkji.

Według krążących pogłosek na okres letni szereg zakładów przemysłowych i fabryk ma ulec zamknięciu—aby ułatwić przeprowadzenie planowej reorganizacji.

* * *

Radykalne zmiany nastąpić również mają w dziedzinie bankowej.

Z pośród 18 istniejących banków akcyjnych — pozostanie przy życiu najwyżej 9. Reszta ulegnie likwidacji, którą przeprowadzać będzie nowoutworzony Łotewski Bank Kredytowy. Następny etap w polityce kredytowej stanowić ma konwersja pożyczek i nowacja długów.

Realizacja tych zamierzeń doprowadzić winna do potanienia kredytu a co zatem idzie i do ożywienia stosunków gospodarczych kraju. *St.*

Sytuacja walutowa na Łotwie

RYNEK pieniężny Łotwy wobec istniejących ograniczeń walutowych nie wykazuje żadnych większych zmian. Kurs oficjalny łata równa się w dalszym ciągu frankowi szwajc. i wynosi około 1.70 złotych pol. Czarna giełda nie funkcjonuje, gdyż przyłapanie na handlu walutą grozi karą więzienia oraz grzywną pieniężną. Ponieważ łatów nie wolno wywozić zagranicę—przeto i na rynkach zewnętrznych nie stanowi on przedmiotu oficjalnych tranzakcyj giełdowych.

Bank Łotwy wykazywał na 8. IV r. b.
złota i walut na sumę 46.346 tys.
dewiz niezaliczonych do pokrycia 6.341 ,,
monet srebrnych 15.624 ,,
obrót banknotów wynosił 38.837 ,,

Kapitał zakładowy 16 prywatnych bankacyjnych wynosił na 1. I. 1935 r. 23 milj. łs a rezerwowy 255 tys.,—30 towarzystw kredytowych posiadało w tym samym czasie 3.571 tys. łs kapitału zakładowego i 400 tys. łs kapitału rezerwowego. 10 kas komunalnych 3.400 tys.—kapit. zakł. i 187 tys.—rezerwowego.

Rachunki bieżące we wszystkich instytucjach kredytowych wynosiły na 1.I. 1935 — 34.466 tys. łs—dyskonto weksli 40.553 tys., a ogólne sumy bilansowe 141.973 tys. łs. Z przytoczonych cyfr widać że obroty pieniężne w Łotwie są dość nikłe.

Obniżka stawek celnych na Łotwie

OPIERAJĄC się na poważnej poprawie bilansu handlu zagranicznego Łotwy, rząd łotewski wydał dekret, zawierający poważne redukcje szeregu stawek celnych i wchodzący w życie z dniem 6 kwietnia r. b.

Obniżki stawek dotyczą szeregu towarów, których produkcja na Łotwie nie ma dostatecznych szans rozwoju, względnie nie ma dla gospodarki łotewskiej poważniejszego znaczenia.

Rząd stanął na stanowisku, że import takich artykułów z krajów, gdzie ich produkcja jest zupełnie naturalna, jest bardziej korzystny dla gospodarki łotewskiej, zwłaszcza że da możliwości wymiennego eksportu łotewskich produktów rolnych i przemysłowych, produkowanych przez te gałęzie przemysłu, które mają na Łotwie poważne możliwości rozwojowe.

M. in. zadecydowane zostały następujące obniżki: dla pomarańcz, cytryn, winogron (na okres od 1 lutego do 30 czerwca), dla napojów alkoholowych — obniżka o ok. 50%, dla wyrobów perfumeryjnych obniżka z 80 do 30 łatów od kg. Dla samochodów lżejszych kategoryj, wielu artykułów chemicznych, maszyn do pisania, wyrobów szklanych i t. d.

Zniżka taryfy celnej na Łotwie

Z DNIEM 6 kwietnia weszła w życie zniżka taryfy celnej na owoce południowe, sól (niemieloną) na niektóre gatunki skór oraz niektóre chemikalja i olejki palmowe.

Zniżka na owoce ma obowiązywać tylko do 30 czerwca.

Ważne posunięcia w zakresie polityki socjalnej na Łotwie

NA ZJEŹDZIE wszystkich inspektorów pracy z terenu całej Łotwy, minister Opieki Społecznej Rubuls oświadczył, że przedsięwzięte zostaną ważne środki z dziedziny polityki socjalnej. Utworzona zostanie Izba Pracy, jako organ reprezentujący pracobiorców. Będzie ona brała udział w opracowywaniu projektów ustawowych i przyczyniała się do dostarczania pracy.

Izba będzie się składała z przedstawicieli świata pracowniczego. Rząd przygotowuje projekt ustawy o ubezpieczeniach społecznych, która utrzyma dotychczasowe ubezpieczenia chorobowe i od wypadków, wprowadza powszechne ubezpieczenia na starość i inwalidzkie, zmienia Kasy Chorych na Ubezpieczalnie, w których skoncentrowana będzie całość ubezpieczeń społecznych. Pozwoli to na osiągnięcie dość poważnych oszczędności w kosztach.

Nowa instytucja kredytowa na Łotwie

RADA Ministrów zatwierdziła wniosek ministra Finansów w sprawie utworzenia Łotewskiego Banku Kredytowego. Kapitał zakładowy banku wynosić będzie 10 miljn. łatów, z czego połowę wnosi Ministerstwo Finansów, połowę zaś Pocztowa Kasa Oszczędności.

Budżet Łotwy na r. 1935

UCHWALONY przez Gabinet Ministrów budżet Łotwy na rok 1935/6 zbilansowany został w sumie 150.990.207 łatów.

W budżecie przewidziane zostały poważne kwoty na dopłaty do artykułów przemysłu rolnego przeznaczonych na eksport. Kwota przeznaczona na dopłaty za bekony i masło wynosi 15.210.000 łatów.

Wwóz surowicy i preparatów bakterjologicznych

WYŁĄCZNE prawo wwozu do Łotwy z zagranicy insuliny surowicy, oraz wszelkiego rodzaju preparatów bakterjologicznych posiada Instytut Mikrobjologji Uniwersytetu ryskiego. Instytut ten posiada również wyłączność na prowadzenie handlu tego rodzaju preparatami.

Obrót towarowy między Polską i Łotwą za 1934 rok

Nazwa towaru	Ilość w tonach	Wartość w 1000 łatów
Import do Polski (i Gdańska)		
Groch	43	11
Sól	2.019	34
Belki	6.379	233
Węgiel kamienny	11.629	156
Nafta	1.459	85
Benzyna	267	31
Destylatory ropy naft.	230	11
Forniery	156	125
Książki	7	18
Żelazo w stanie obrobion.	2.514	407
Stal ,, ,,	7.438	1.082
Blacha	85	15
Napędnie i maszyny roln.	766	905
Rury żeliwne, żelazne i stalowe	113	40
Soda (natrium kwasu węgl.)	534	39
Soda kaustyczna	132	19
Inne towary	3.603	591
	37.374	3.802
Eksport do Polski (i Gdańska)		
Masło	1	1
Siemię lniane	40	12
Szmaty	155	10
Papier	712	153
Farby i materj. farbiarskie	134	115
Inne towary	192	57
	1.234	348

Tranzyt z Polski przez Łotwę

(w tonach)

Nazwa towaru	1934 r.	1933 r.
Skóry w stanie nieobrob.	119	242
Deski i planki	3.290	1.434
,, ,, standart.	1.245	543
Inne materjały drzewne	8.982	7.814
Len	212	302
Pakuły	27	479
Inne towary	668	957
	13.298	11.228



FINLANDJA

Perspektywy rozwoju polsko-fińskich stosunków handlowych

STOSUNKI handlowe pomiędzy Polską a Finlandją—mówiąc szczerze, nie wyszły jeszcze z fazy „ząbkowania". Dzieje się to z różnych przyczyn, z których najważniejszą bodaj jest ta, że z naszym nie tak już dalekim, północnym sąsiadem znamy się tak bardzo mało.

Większość z nas wie o Finlandji tyle tylko, że jest to urocza „kraina tysiąca jezior", z ludnością o wysoko rozwiniętej kulturze fizycznej, posiadająca wiele „asów" sportowych. W Finlandji o Polsce niewiele też więcej wiedzą, a co gorsza—szerokie warstwy często utożsamiają nas ze znienawidzonymi z dawnych czasów Rosjanami, mało zdając sobie sprawę z naszych odrębności kulturalnych, religijnych i rasowych, z tych wielkich różnic charakterów i tradycyj, które tak bardzo wyróżniają nas zpośród innych narodów słowiańskich. Niekorzystną reklamę robią nam również turyści polscy, którzy na terenie Finlandji usiłują posługiwać się bardzo niepopularnym tu językiem rosyjskim.

Ostatniemi czasy dużo się jednak zmieniło na naszą korzyść. Wybitna pozycja Polski na terenie międzynarodowym, niedawna wizyta przedstawicieli Armji polskiej w Finlandji, wreszcie rozwijające się coraz bardziej stosunki naukowe kulturalne i sportowe — wszystko to stwarza przychylną dla nas atmosferę.

Jeżeli chodzi o eksport polski do Finlandji to narazie lokujemy tam wyłącznie prawie towary masowe, jak węgiel, cukier, sól, zboże itd., docierając przytem na rynek fiński przeważnie przy pomocy różnych pośredników. Szereg innych gałęzi przemysłu polskiego nie zdołał jednak jeszcze dotrzeć do fińskiego odbiorcy. To też, spacerując po Helsinkach, widzi się na wystawach towary niemieckie, angielskie, francuskie, czeskie, ba —nawet węgierskie i japońskie, natomiast nigdzie niema towarów polskich. A przecież —m o r z e m dzieli nas od Finlandji zaledwie 2 d n i drogi, a z portami fińskiemi posiadamy stałe, regularne połączenie okrętowe.

Na usprawiedliwienie eksporterów polskich należy powiedzieć, że i ich fińscy koledzy nie grzeszą nadmiarem chęci poznania rynku polskiego. Wypływa to stąd głównie, że kupiec fiński, zgodnie ze swym narodowym charakterem jest konserwatystą i niechętnie zmienia utarte już szlaki handlowe. Pozatem, trzeba to niestety powiedzieć wyraźnie, nie ma on zbyt dobrej opinji o solidności firm polskich; rozmaici „geszefciarze", grasujący po Finlandji w różnych okresach czasu, zdążyli już dostatecznie zepsuć naszą markę kupiecką. Odrobić to możemy tylko przez nawiązanie bezpośrednich, o ile możności, osobistych kontaktów.

Pojemność rynku fińskiego nie jest naturalnie zbyt wielką, ale jest to *rynek dla nas wygodny i bliski.*

Finlandja jest dziś jednym z niewielu krajów, które utrzymały zasady wolnego handlu bez specjalnych ograniczeń i reglamentacji. Kupiec fiński jest solidny, punktualny i wypłacalny—jeżeli się przekona, że te same cechy są właściwością polskiego kupiectwa— to nawiązanie bliższych kontaktów handlowych nie będzie już przedstawiało wielkich trudności.

Co Polska może wywozić do Finlandji?— Poza węglem, cukrem i solą, które już częściowo zdobyły rynek fiński, możemy tam lokować poważne ilości zboża i pasz, przetwory chemiczne, nawozy sztuczne, artykuły kosmetyczne tkaniny, przędzę, szereg wyrobów z działu galanterji, żelazo, stal, cynk ołów, maszyny rolnicze, dębinę oraz pewne gatunki dykt i fornierów, niektóre rodzaje skór i futer, oleje i smary, warzywa i owoce, spirytus i wódki gatunkowe, wreszcie wyroby naszego przemysłu ludowego.

Niesłuszne jest również twierdzenie iż nie jesteśmy w stanie dać Finlandji odpowiedniego ekwiwalentu, gdyż wszystko co produkuje Finlandja mamy w kraju w dostatecznej ilości. Zakupywaliśmy i możemy dalej zakupywać w dość znacznych ilościach masę drzewną, celulozę, papier. Moglibyśmy kupować ryby i konserwy, pewne gatunki serów, wyroby gumowe, skóry i futra, ceramikę, szkło, niektóre rodzaje maszyn, wreszcie sprzęt sportowy, a zwłaszcza łodzie i narty. W stoczniach fińskich moglibyśmy taniej bodaj, niż gdzieindziej budować statki dla komunikacji przybrzeżnej i śródlądowej.

Jednem słowem — możliwości jest dużo, perspektywy rozległe — brakuje tylko z obu stron — odpowiedniej inicjatywy.

St.

Wywóz drzewa z Finlandji

W LUTYM br. wywóz drzewny Finlandji wyraził się w następujących cyfrach:

materjały tarte	10.700 stds
okrąglaki	34.900 m. kw.
papokrowka	9.642 t

Stan bezrobocia w Finlandji

FINLANDJA liczyła w lutym r.b. 22.890 bezrobotnych. W lutym r. ub. bezrobocie sięgało blizko 43 tysięcy.

Otwarcie fińsko-estońskiej Izby Handlowej

W HELSINKACH otwarta została fińsko-estońska Izba handlowa. W uroczystości wzięli udział przedstawiciele państwa, Min. Spraw Zagranicznych, Związku eksportowego oraz przedstawiciele sfer gospodarczych obu krajów.

ESTONJA

Zniżki konwencyjne przy przywozie z Estonji

W „DZIENNIKU Urzędowym Min. Skarbu" Nr. 9 opublikowany został okólnik Ministerstwa Skarbu z dnia 30 marca r. b. w sprawie tymczasowego stosowania zniżek konwencyjnych, przewidzianych w protokóle taryfowym polsko-estońskim z dnia 27 marca 1935 r.

Jak wiadomo, w dniu 27 marca r. b. został podpisany w Warszawie protokół taryfowy polsko-estoński, będący uzupełnieniem traktatu handlowego i nawigacyjnego między Polską a Estonją z dnia 19 lutego 1927 r. oraz protokółu dodatkowego do tego traktatu z dnia 5 lipca 1929 r. Protokół ten obowiązywać ma do dnia 31 grudnia 1935 r. włącznie. Postanowienia tego protokółu są tymczasowo stosowane od dnia 1 kwietnia 1935 r. do czasu ratyfikacji.

W związku z tem min. Skarbu podało dyrekcjom i urzędom celnym do wiadomości i wykonania co następuje: 1) wyszczególnione niżej towary, pochodzące i przychodzące z Estonji, korzystają przy przywozie do polskiego obszaru celnego z następujących zniżonych stawek konwencyjnych (cło w zł. od 100 kg,): szczupaki, przywożone w okresie od 1 kwietnia do 30 czerwca r. b. włącznie — 26.00, sandacze, przywożone w okresie od 1 kwietnia do 30 czerwca r. b. włącznie — 50.00 (dla kontyngentu 300q), leszcze, przywożone w tym samym okresie — 33.00 okonie, przywożone w tym samym okresie — 26.00, pak z łupku bitumicznego do wyrobu brykietów — za pozwoleniem ministra Skarbu — bez cła (do dnia 31 grudnia 1935 r.); 2) zniżone cło od sandaczy zostało ustalone dla kontyngentu celnego 300 q; 3) do wymienionych w p. 1 towarów, pochodzących i przychodzących z innych państw traktatowych, mają zastosowanie zniżki konwencyjne podane w tym punkcie, w ramach przyznanych tym państwom klauzul największego uprzywilejowania (całkowicie lub częściowo). Kontyngent celny dla sandaczy przysługuje innym państwom traktatowym w ramach klauzuli największego uprzywilejowania i w trybie, przewidzianym w p. 2.

Handel zagraniczny Estonji

BILANS handlu zagranicznego Estonji za r. 1934 wykazuje saldo dodatnie w sumie 12 milj. koron. Eksport—60.500 tys. mport 48.500 tys. koron .W zakresie eksportu pierwsze miejsce zajmuje Anglja z sumą 24.484 tys. koron, drugie Niemcy — 13.336 tys. trzecie Łotwa—3.581 tys., czwarte Finlandja, a dopiero piąte Związek sowiecki. Natomiast w imporcie na pierwsze miejsce wysuwają się Niemcy (10.293 tys.) —II Stany Zjednocz. (5.054 tys.), III—Łotwa (2417 tys.) i IV—Sowiety (2.105 tys.).

Polska zarówno w imporcie jak i eksporcie Estonji zajmuje dalsze miejsca. Istnieje nadzieja, że wobec utworzenia estońsko-polskiej Izby handlowej stosunki gospodarcze pomiędzy obu krajami ulegną znaczniejszemu ożywieniu.

RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO za miesiąc marzec 1935 r. Polskiej Agencji Morskiej

Na tutejszym rynku frachtowym panował w marcu, tak jak już pisaliśmy dotkliwie dający się odczuć zastój, jednak już pod koniec miesiąca można było zaobserwować pewne ożywienie. Na stawki frachtowe nie wywarło to jednakże efektu w sensie tendencji zwyżkowej.

Anglja:

W Gdańsku ładowano na cały szereg statków skandynawskich oraz niemieckich mieszane partje drewna z przeznaczeniem do Londynu, Hull, Tyne oraz jeden statek do Cardiff. Jeden mały statek zabrał partję 300 ton jęczmienia luzem z Gdańska do Poole po sh. 11/9 za tonę.

Pozatem należy wymienić zafrachtowanie duńskiego statku o ładowności 650 std. pod ładunek kopalniaków i D. B. B. z Gdyni do Fleetwood. Statek ten ładował w początku kwietnia. Również wyekspedjowano z Gdyni większą ilość statków duńskich o wielkości 650 std. z ładunkiem D. B. B. do Londynu i Hull.

Holandja:

Obroty z Holandją były nieznaczne, tak że partje pojawiające się na rynku były zabierane przez statki linjowe. Kilka małych, całostatkowych partyj D. B. B. wysłano statkami motorowo-żaglowemi do prowincjonalnych portów holenderskich.

Belgja:

W końcu marca wskutek wiadomości o dewaluacji franka belgijskiego interesy i w tym kierunku znacznie osłabły. Eksporterzy z jednej strony unikali nowych sprzedaży, z drugiej strony wstrzymywali wykonanie starych kontraktów, spodziewając się zwyżki franka. W połowie oraz końcu marca zafrachtowano dość znaczną ilość małych niemieckich statków pod mieszane ładunki zboża i drewna z Gdańska do Antwerpji po dotychczasowych stawkach:

sh. 3/6 w złocie za tonę zboża ciężkiego luzem
sh. 4/- „ „ „ tonę owsa luzem
sh. 6/- „ „ „ std. obrzynanego drewna twardego
sh. 6/6 „ „ „ std. nieobrzynanego drewna twardego
sh. 18/- „ „ „ std. D. B. B.

Również pod koniec marca wysłano kilka 100-tonowych partyj kartofli do Antwerpji. 2 małe statki załadowały partje drewna z Gdańska do Gandawy, oraz jeden statek ładunek podkładów dębowych do Kanału Brukselskiego.

Z Gdyni do Gandawy zafrachtowano do załadunku w kwietniu 2 partje à 650 std. D. B. B. po niesłychanie niskiej stawce sh. papierowych 25/6 za std.

Francja:

Import do Francji wskutek skontyngentowania zmniejszył się do tego stopnia, że poza statkami linjowemi skompletowanie całostatkowego ładunku drewna było niemożliwe. Pojawiające się partje towarów mogły być w całości przewiezione statkami linjowemi.

Danja:

Tranzakcje zbożem do Danji były w ciągu miesiąca marca niewielkie, jednakże już pod koniec marca, a szczególnie na początku kwietnia, nastąpiło znaczne ożywienie, to też zafrachtowano cały szereg statków oraz motorowych żaglowców dla ładunków żyta, jęczmienia i makuchów z Gdańska do portów duńskich. Stawki frachtowe są jednakże znacznie niższe od odpowiednich notowań z początku roku. Tyt. przykładu nadmieniamy, że do jednego portu położonego nie bardziej na północ od Aarhus zapłacono Rmk. 4—za 1000 kg. Przy partjach przeznaczonych do portów położonych poniżej Aalborg lub też do Limfjord/Frederikshavn dochodziły normalne dopłaty.



● CYFRY GDYNI.

Na 1-go kwietnia r. b. ludność Gdyni wynosi 55.946 osób, w czem mieszkańców czasowych 4.899 a stałych 51.047; w tem 27.903 płci męskiej i 23.144 płci żeńskiej.

Według wyznań ludność Gdyni dzieli się na:

katolików	49.552	97,07%
grecko-katol.	93	0,18%
prawosławnych	199	0,39%
ewangelików	377	0,74%
mojżeszowego	817	1,60%
innych wyznań	9	0,02%

Domów Gdynia posiada 3.522, w których jest 11.848 mieszkań, a zatem na jedno mieszkanie przypada prawie 5 osób. W porównaniu do innych miast gęstość zamieszkania mieszkań w Gdyni jest bardzo wysoka, a powodem tego jest niedostateczny rozwój budownictwa w stosunku do wzrostu ludności, której od 1931 roku przybyło 19.146 osób.

● FINANSE MIASTA GDYNI.

Rada Miejska Gdyni uchwaliła wnioski dotyczące zaciągnięcia krótkoterminowej pożyczki w B. G. K. w sumie 900.000 zł., częściowej prolongaty pożyczki 1.000.000 zł. w Bku Zachodnim, prolongaty pożyczek w Bku Komunalnym w Warszawie, prolongaty pożyczki 250.000 zł w K. K. O. w Warszawie, pożyczki długoterminowej na 30.000 zł. w Tow. Popierania Budowy Publ. Szkół Powszechnych i prawa wyłączności rzeźni publicznej i targowiska zwierzęcego w Gdyni.

● ROZBUDOWA GDYNI.

Pod przewodnictwem Wiceministra Spraw Wewnętrznych p. Wł. Korsaka i przy udziale przedstawicieli M. Sp. Wewnętrznych, P. i H., Spraw Wojskowych, Rolnictwa, Komunikacji, B-ku Gosp. Kraj, oraz p.p. Wojewody Pomor. S. Kirtiklisa. Komisarza Rządu mgr. F. Sokoła, Starosty Morskiego Wendorfa i innych odbyło się w Gdyni posiedzenie Komisji Międzyministerjalnej, tematem obrad której był plan zabudowy m. Gdyni.

Po wysłuchaniu ogólnego referatu, wygłoszonego przez Komisarza Rządu, oraz szeregu referatów, omawiających plan zabudowy, jego realizacja w najbliższem pięcioleciu, oraz postulaty administracyjne i prawne któreby należycie zabezpieczyły racjonalne wykonanie, komisja przyjęła z pewnemi zastrzeżeniami projekt zabudowy, przedstawiony przez Kierownika Zabudowy inż. Filipkowskiego.

● O RACJONALNE ZABUDOWANIE GDYNI.

Celem zracjonalizowania obecnego stanu zabudowy Gdyni Komisarjat Rządu wydał zarządzenie, na mocy którego do dn. 15. V. r. b. mają być usunięte wszystkie nielegalnie pobudowane baraki, szopy, składy i t. p.

● Z RADY PORTU W GDYNI.

W Urzędzie Morskim odbyło się posiedzenie Rady Portu, na którem omówiono sprawy, związane z budową elektrowni w Gdyni, nowemi inwestycjami w wolnej strefie, opłatami stemplowemi, nową ustawą celną, organizacją arbitrażu bawełny w Gdyni i szeregiem spraw bieżących.

● INSTYTUT RYBACKI.

W Urzędzie Rybackim odbyło się pod przew. prof. M. Siedleckiego posiedzenie Zarządu Morskiego Instytutu Rybackiego.

W posiedzeniu wzięli udział nacz. M. P. i H. Lubecki, nacz. Urzędu Rybackiego Hryniewicki, dyr. B. G. K. Grabowski, dyr. Zjednoczenia Rybaków Żyłkowski i inni. Tematem obrad były zagadnienia, związane z przemysłem i handlem rybnym na wybrzeżu.

● PREZYDJUM IZBY PRZEM.-HANDLOWEJ.

W wyniku wyborów, w których wzięli udział pp. Wojewoda Pomorski Kirtiklis i Komisarz Rządu w Gdyni mgr. Sokół, do Gdyńskiej Izby Przemysłowo-Handlowej, wyłoniono Prezydjum w osobach: p. St. Tor —prezes, p.p. F. Kollat i Wł. Szczerbo-Rawicz — vice-prezesi w Sekcji Żeglugowo-Portowej, pp. K. Kasperowicz i A. Dziedziul — vice-prezesi w Sekcji Przemysłowej i pp. T. Marchlewski, W. Smoleń i B. Kentzer — vice-prezesi w Sekcji handlowej.

● Z RADY INTERESANTÓW PORTU.

Rada Interesantów Portu odbyła swe zebranie, na którem dotychczasowy prezes inż. Napoleon Korzon został ponownie obrany przewodniczącym Rady.

● MUZEUM PUCKIE PRZENIESIONO DO GDYNI.

Z ramienia komisarjatu rządu w Gdyni kustosz muzeum miejskiego dr. Krajewska poczyniła starania, by zbiory muzealne Ziemi Puckiej przekazano przez zarząd miejski w Pucku na rzecz muzeum miejskiego w Gdyni. Przychylne stanowisko władz miejskich doprowadziło do sfinalizowania umowy. Zbiory przekazane będą do Gdyni w najbliższym czasie. Wśród eksponatów znajduje się wiele modeli łodzi, sieci, zbiorów etnograficznych, okazów flory, wykopalisk z grobowców przedhistorycznych i t. d. Pozatem komisarjat rządu nabędzie zbiory prywatne od p. Hinza z Kartuz. Muzeum miejskie w Gdyni będzie otwarte w sezonie letnim.

● Z SĄDU OKRĘGOWEGO.

Do Gdyni przybył i objął urzędowanie z dniem 1 kwietnia nowomianowany prokurator tut. Sądu Okręgowego Dr. A. Kozłoski.

● KONSULAT PERU.

Konsulem Peru w Gdyni został p. Józef Wierusz-Kowalski, biuro którego mieści się na Kamiennej Górze przy ul. Piotra Skargi 9.

● WALNE ZGROMADZENIE ZW. MAKLERÓW.

Na dorocznem Walnem Zgromadzeniu Polskiego Związku Maklerów Okrętowych w Gdyni po przyjęciu sprawozdania i omówieniu szeregu spraw zawodowych dokonano wyborów w wyniku których dotychczasowy Zarząd pozostał bez zmiany na czele z Prezesem Andrzejem Cienciałą.

● ZEBRANIE ZW. FABRYKANTÓW.

Walne Zebranie Związku Fabrykantów i Przemysłowców w Gdyni wyłoniło nowy Zarząd powołując ponownie na przewodniczącego inż. Franciszka Skąpskiego. Na zebraniu omówiono szereg zagadnień związanych z przemysłem budowlanym, drzewnym, budowy statków, oraz przetwórczym — rybnym.

Uchwalono jednogłośnie wyrazić uznanie za starania i pracę nad rozwojem przemysłu rybnego w Gdyni naczelnikowi Min. P. i H. Lubeckiemu i Naczeln. Urzędu Rybackiego Hryniewickiemu.

● WYCIECZKA M. S. Z.

Gdynię odwiedziła wycieczka kursu naukowego M. Sp. Zagr. w ilości 29 osób. Uczestnicy wysłuchali w Urzędzie Morskim specjalnego wykładu o budowie i obrotach portu gdyńskiego, poczem zwiedzili port oraz jego urządzenia otrzymując szczegółowe wyjaśnienie od przedstawiciela Urzędu Morskiego.

● HARCERZE NA MORZU.

W związku z planowaną podróżą, która ma się rozpocząć w połowie czerwca r. b. do portów bałtyckich i morza Północnego na szkunerze „Zawisza Czarny", należącym do Ośrodka Morskiego Kierownictwa Harcerskiego Drużyn Żeglarskich, bawił w Gdyni generał Zaruski, interesując się wszelkiemi zmianami przygotowawczemi, jakie obecnie przeprowadza się na statku.

Celem podróży jest wyszkolenie młodych kadr harcerzy na morzu. W wycieczce ogółem weźmie udział 45 osób, w tem około 20 studentów ze Lwowa. Nośność szkunera wynosi 275 t., długość 31 m., szerokość 8 m zanurzenie około 3 m., powierzchnia żagli pracujących 350 m. kwadratowych. Po przeprowadzonych zmianach, szkuner przepłynie celem wykończenia go do stoczni w Gdańsku. Kapitanem będzie generał Zaruski.

● L. O. P. P. W GDYNI.

Nowowyłoniony Zarząd Koła L. O. P. P. w Gdyni w zrozumieniu swych obowiązków przejawia aktywność swej działalności w terenie. Planowa praca, nie polegająca na zbieraniu samych składek członkowskich, zyskuje w społeczeństwie gorący oddźwięk w zrozumieniu intencji poczynań Zarządu.

Cykl odczytów, uświadamiających społeczeństwo, rozpoczął v-kom. Rządu inż. Szaniawski nader ciekawą i fachową prelekcją na temat: „Co każdy powinien wiedzieć o lotnictwie".

● BIBLJOTEKA PUBLICZNA.

Komisarjat Rządu otworzył „Miejską Bibljotekę Publiczną", która rozporządza prawie dziesięcioma tysiącami tomów. Bibljoteka posiada sporo dzieł naukowych poza belletrystyką i dziełami historycznemi. Jest również dział lektury dla młodzieży i dzieci.

● RODZINA WOJSKOWA.

Zarząd Rodziny Wojskowej na czele z Komandorową M. R. Frankowską zorganizował kilkudniowy kurs uświadomienia obywatelskiego. Kurs został podzielony na działy: polityczny, metodykę pracy i ruch kobiecy. Kurs odbyły 82 panie należące do różnych ugrupowań politycznych. Poza Gdynią — kurs objął Wejherowo, Tczew, Brodnicę i Puck. Znaczną zasługą przewodniczącej p. Frankowskiej jest zgrupowanie tak znacznej ilości słuchaczek nie bacząc na ich różnicę poglądów politycznych.

● Z KASY POMOCY OFICERÓW MAR. HANDLOWEJ.

Oficerowie Polskiej Marynarki Handlowej, zjednoczeni w Kasie Wzajemnej Pomocy, która jest jedyną Instytucją ich reprezentującą, uchwalili jednogłośnie na Walnem Zgromadzeniu Kasy przystąpienie do Rady Grodzkiej B. B. W. R. w Gdyni.

● DELEGACJA WĘGIERSKA.

Dnia 13.IV. przybyła do Gdyni bawiąca w Polsce delegacja węgierska do rokowań handlowych i turystycznych w osobach: p. Barkoczi, prezesa delegacji, oraz pp. Renyey, Antalffy, dr. Staub, Micseh, hr. Zichy, Mangold i dr. Paluzza. Delegacji towarzyszyli — konsul Brzeziński z M. S. Z., dr. Ostrowski z M. Kom., dr. Szyszkowski i sekretarz Buxell z Min. P. i H.

Goście złożyli wizytę Dyr. Urzędu Morskiego, wysłuchali referatu o budowie i rozwoju portu gdyńskiego, poczem zwiedzali port i jego urządzenia w towarzystwie dyr. Urzędu Morskiego inż. Łęgowskiego i nacz. Borkowskiego. Urządzenia portowe wzbudziły duże zainteresowanie delegacji, która badała możliwości ewentualnego wykorzystania portu gdyńskiego jako portu tranzytowego dla Węgier.

● YACHT KLUB POLSKI.

Oddział Morski Yacht Klubu Polski został w roku bieżącym zaproszony przez Królewski Szwedzki Yacht Klub do wzięcia udziału w spotkaniu yachtów Państw Bałtyckich w Farosund na wyspie Gotland w dniach od 3-go do 6-go lipca b. r.

Podobne zaproszenie również otrzymano od Yacht Klubu w Tallinie na zjazd yachtów Państw Wschodnio-Bałtyckich w zatoce ryskiej, lecz termin tego zjazdu nie został jeszcze ustalony.

Zjazd w Farösund zbiega się z regatami morskiemi urządzanemi rokrocznie. Wobec tego Zarząd Oddz. Mor. Yacht Klubu Polski postanowił w tym roku odbyć regaty na trasie Gdynia—Visby i wystartować w dniu 30 czerwca. Z Visby yachty polskie udadzą się na zjazd do Farösund.

Nawiązanie stosunków sportowo-żeglarskich z krajami o tak wspaniałej tradycji i kulturze żeglarskiej winno przynieść naszemu młodemu żeglarstwu ogromne korzyści, a wzajemne poznanie się narodów sąsiadujących w znacznym stopniu przyczynić się może do zacieśnienia węzłów przyjaźni.

● ROZWÓJ ELEKTROWNI GDYŃSKIEJ.

W ciągu ostatnich 4-ech miesięcy gdyńskiej elektrowni przybył nowy tysiąc abonentów, liczba których przekroczyła 8000. W maju 1933 r. abonentów było 5000, w styczniu r. ub. 6000, w listopadzie r. ub. 7000.

● „ELEMKA".

Po dokonanym remoncie i przeróbkach w Stoczni Gdańskiej przyszedł do Gdyni żaglowiec motorowy „Elemka", nabyty w swoim czasie przez Ligę Morską i Kolonjalną.

● PROPAGANDA SPOŻYCIA RYB MORSKICH.

Związek obrony przemysłu polskiego w Poznaniu, wzorem zagranicy zorganizował na 1-szy tydzień kwietnia tydzień propagandy spożycia ryb morskich z polskich połowów. Ma to zasadnicze znaczenie dla rozwoju naszego młodego handlu i przemysłu rybnego wybrzeża.

● NOWY SPOSÓB KONSERWOWANIA DORSZY.

Polscy rybacy wprowadzili ostatnio oczyszczanie dorszy z wnętrzności natychmiast po połowie. Dzięki temu osiąga się cenę o 50% wyższą niż dotychczas i ułatwia się dostawę, bo ryby oczyszczone psują się znacznie wolniej.

● ZAMRAŻENIE SZPROTÓW.

W porcie rybackim dokonano pierwszej próby zamrażania szprotów w nowej zamrażalni. Próbie poddano 50 skrzynek świeżych szprotów. Gęstość solanki wynosiła 16^0 Beaumé, temperatura spływającej solanki 7^0 C., a solanki odpływowej 6^0 C. Czas zamrażania trwał około 3-ch godzin. Próba wypadła dodatnio. Obecnie zmontowano dodatkową pompę obiegową dla uzyskania znacznie lepszych wyników.

● SPÓŁDZIELCZE MAGAZYNY PORTOWE.

Stale rozwijająca się gospodarka spółdzielcza nie posiadała dotychczas należytego oparcia w Gdyni. Istniał wprawdzie oddział Związku „Społem", lecz stale wzrastający spółdzielczy handel z zagranicą musiał oprzeć

się na mocniejszych podstawach. Rada nadzorcza Związku „Społem” postanowiła przystąpić do budowy nowych magazynów portowych dla Związku. Kosztorys ich wyniesie około zł. 200.000.

● ZAGADNIENIA WETERYNARYJNE W PORCIE GDYŃSKIM.

W związku z projektem wydania nowej ustawy, dotyczącej przepisów weterynaryjno-portowych, przybył do Gdyni główny inspektor weterynarji Ministerstwa Rolnictwa i R. R. dr. Marczewski w towarzystwie dr. Malickiego. Po konferencji z dyrektorem Urzędu Morskiego odbyła się konferencja z przedstawicielami sfer portowych, na której omówione zostały zagadnienia przepisów weterynaryjnych w porcie gdyńskim.

● NOWE LINJE OKRĘTOWE.

Polska Agencja Morska w imieniu firmy „J. Lauritzen” z Kopenhagi zgłosiła w Urzędzie Morskim nową regularną linję, która w odstępach tygodniowych będzie utrzymywać stałą komunikację między Gdynią, a portami Hiszpanji.

Pierwszy statek tej linji „Alfa” odejdzie z Gdyni do Valencji i Barcelony już 3 b. m.

Do Urzędu Morskiego zgłoszono nową regularną linję, której statki będą utrzymywały stałą komunikację w odstępach tygodniowych między Gdynią—Gdańskiem a Manchesterem—Liverpoolem. Pierwszy statek nowej linji „Knud” przybędzie do Gdyni dn. 11 b. m. Przedstawicielem linji jest firma Reinhold.

Linja „Italo-Somala” utrzymująca regularną komunikację między portami Italji, a Gdynią, otworzyła nową linję między Gdynią a Barceloną i Valencją, przystosowując się specjalnie do przewozu jaj. Odejście pierwszego statku do Hiszpanji jest wyznaczone na 20 b. m.

● RUCH PASAŻERSKI W GDYNI W MARCU.

Ruch pasażerski w porcie gdyńskim w m-cu marcu rb, wyniósł ogółem 473 osób, z czego przyjechało 176, wyjechało zaś 297. W porównaniu do lutego r. b. ruch pasażerski zwiększył się o 185 osób.

● ZMIANY W KOMUNIKACJI OKRĘTOWEJ POMIĘDZY GDYNIĄ A POŁUDNIOWĄ AMERYKĄ.

Szwedzkie towarzystwo okrętowe „Johnson Line”, utrzymujące komunikację pomiędzy Gdynią i portami szwedzkiemi a portami Południowej Ameryki, wprowadziło doniosłe zmiany w utrzymywanej przez siebie komunikacji. W związku z budową czterech nowoczesnych motorowców, zaopatrzonych w chłodnie, które weszły na linję lub też wejdą w ciągu roku bieżącego, komunikacja pomiędzy Gdynią a portami Południowej Ameryki ulegnie skróceniu z 50 dni do 32 dni, a to wskutek zmiany kolejności zawinięć statków do portów europejskich. Gdynia bowiem ma być pierwszym portem zawinięcia statków w podróży z Ameryki i ostatnim portem wyjściowym w drodze do Ameryki. Zmiana ta niewątpliwie wpłynie na zwiększenie ruchu na tej linji.

● URUCHOMIENIE STATKU „HEL”.

Drugi z nowowybudowanych dla „Żeglugi Polskiej” statków towarowych s. s. „Hel” przybyć ma do Gdyni w połowie kwietnia i będzie uruchomiony na linji Gdynia — Gdańsk — Antwerpja zamiast pływającego na tej linji norweskiego statku „Irisen”, wynajętego przez „Żeglugę Polską”. Statek „Puck” uruchomiony został na linji Gdynia — Gdańsk — Rotterdam, zastępując pływający na tej linji statek „Chorzów”, który przeniesiony został na linję Gdynia — Hamburg.

● AWARJA „ŻUBRA”.

Dnia 18.IV Izba Morska w składzie Sędziego Speicherta, jako przewodniczącego, inż. Morgulca, kapitana Żeglugi Wielkiej Kwiatkowskiego, Ręckiego i Szczygielskiego oraz delegata Ministra P. i H. kap. Ż. W. Steckiego, rozpatrzyła przyczyny awarji holownika morskiego „Żubr” w dn. 2. III. r. b. Izba wyniosła orzeczenie, że przyczyną zatonięcia były trudne warunki atmosferyczne, a mianowicie silny wiatr ONO oraz silna fala, w szczególności przy samem wejściu do Basenu Południowego. Czy przy zatonięciu współdziałały także inne przyczyny, jak np. nieprawidłowy kurs holownika „Żubr”, przewód nie dostarczył w tym kierunku dostatecznych dowodów.

● STATEK TURECKI W GDYNI.

Przybył do Gdyni turecki parowiec „Erol” po ładunek węgla do jednego z portów morza Śródziemnego. Na statku doszło do zatargu pomiędzy załogą i kapitanem, w związku z czem zostało zwolnionych 9 członków załogi, których odesłano pod konwojem koleją do Turcji. Na miejsce zwolnionych marynarzy tureckich, mają być zwerbowani marynarze polscy.

● S/S „PUŁASKI” W DRODZE DO AMERYKI.

S/S „Pułaski” odpłynął z Gdyni do Nowego Jorku, zabierając 250 pasażerów i 600 ton różnych towarów oraz pocztę. W Kopenhadze statek zabierze dalszych pasażerów oraz ładunek, a do Nowego Jorku powinien przybyć dnia 22 b. m.

Przed odjazdem S/S „Pułaski do Nowego Jorku zdarzył się nieszczęśliwy wypadek na statku. Asystent maszynowy, Feliks Kostyła, dokręcając rurkę odprowadzającą oliwę do przewodu korbowego, został wciągnięty przez maszynę między korbowód a szczękę korbową, doznając zgniecenia klatki piersiowej i brzucha. W stanie bardzo ciężkim odwieziono go do szpitala, gdzie, nie odzyskawszy przytomności, zmarł.

● GDYNIA — PUNKTEM PRZEŁADUNKOWYM DLA POMARAŃCZ.

Statki „Iwan” i „Möwe” zabrały z Gdyni zagranicę 226,5 t. pomarańcz, co stanowi przeszło 4.500 skrzyń. Jak widać, Gdynia staje się punktem tranzytowym dla pomarańcz, które z naszego portu kierowane są dalej, do portów zagranicznych.

● WYWÓZ WĘGLA PRZEZ PORT GDAŃSKI W MARCU.

W miesiącu marcu wywieziono przez port gdański ogółem 162.554 ton węgla. Z ogólnej ilości przypada na Francję 69.565 ton, Italję 33.824 ton, Szwecję 23.815 ton, Danję 23.420 ton.

● ŁOSOSIE NA WYBRZEŻU POLSKIEM.

Rybacy helscy oraz całego wybrzeża polskiego weszli obecnie w stadjum połowów wiosennych najcenniejszej ryby Bałtyku — łososia. Ponieważ minął obecnie okres tarła, ryby te prą ku brzegom w drodze do rzek, to też przy sprzyjających warunkach atmosferycznych rybacy, łowiący niewodami przybrzeżnemi, mają możność chwytać w odległości kilkunastu metrów od brzegu większe gatunki łososi wagi do 30 kg. Obecnie jednak rybacy łowią przeważnie drobne gatunki łososi, t. zw. mielnice. Połowy odbywają się nietylko u brzegów otwartego Bałtyku, lecz również i w zatoce Puckiej. Rybacy twierdzą że dobre połowy łososi na wiosnę zdarzają się mniejwięcej tylko co 10 lat i zwykle bywają lepsze po zimach surowych.

● ROZPOCZĘCIE PRZEŁADUNKU DRZEWA W GDYNI W NOWYM PORCIE DRZEWNYM.

W dniu 9 kwietnia „Paged” po raz pierwszy rozpoczął przeładunek drzewa ze specjalnie w tym celu urządzonych terenów w kanale przemysłowym. Szwedzki parowiec „Kisa” zabiera 650 standartów drzewa.

● OBRÓT PORTU RYBACKIEGO W GDYNI W MARCU.

W ub. miesiącu obrót portu rybackiego w Gdyni wyniósł 3.055 tys. kg., z czego przypada na własne połowy przybrzeżne 664 tys. kg., na dalekomorskie 97 tys. kg., na import zaś 2.294 tys. kg. Pozatem przeszło jeszcze przez port handlowy 516 tys. kg. ryb importowanych. Z portu wyszło ogółem 302 wagony z rybami, z czego: do kraju 288, do Gdańska 9, i tranzytem: do Rumunji 3, do Czechosłowacji zaś 2.

W marcu r. b. przywieziono z Gdańska do Polski ogółem 311 tys. kg. ryb wędzonych i świeżych oraz przetworów rybnych.

● RUCH OKRĘTOWY W PORCIE GDAŃSKIM.

W marcu weszły do portu gdańskiego 352 statki o pojemności 243.232 ton, wyszło zaś 339 statków o pojemności 233.415 ton. Cyfry powyższe przedstawiają poważną poprawę w porównaniu z miesiącem poprzednim (na wejściu 276 statków o pojemności 175.181 ton, na wyjściu 282 statki o pojemności 180.520 ton) natomiast w porównaniu do miesiąca marca w roku 1934 cyfry te wyrażają dalsze cofnięcie ruchu statków w porcie gdańskim o około 10%. Wyniki pierwszych trzech miesięcy roku bieżącego wykazują w porównaniu do pierwszego kwartału roku 1934 spadek zarówno w ilości statków, jako też i w pojemności w granicach od 10% do 12%.

● WYWÓZ RYB Z GDAŃSKA DO POLSKI.

W ostatnim tygodniu wywieziono z Gdańska do Polski 79.000 kg. szprotów wędzonych, 33.000 kg. szprotów w oliwie, 8.000 leszczy świeżych i 12.000 cert świeżych. Oprócz tego drobne ilości innych ryb wędzonych i konserw. Wobec takich stosunków mniejsze wędzarnie na półwyspie helskim oddawna nie pracują wskutek braku zamówień, poważniejsze zaś wędzarnie zamiast wędzić ryby, wysyłają świeży towar do fabryk konserw w głąb kraju.

● SPRAWA PRZEWOZU ŚLEDZI SOLONYCH Z GDAŃSKA DO POLSKI.

W ub. tygodniu zaszedł fakt nieprzepuszczenia przez władze gdańskie przez granicę partji oclonych śledzi solonych. Jako motyw podano brak zezwolenia gdańskiej centrali rybnej. Zaznaczyć należy, że gdańska centrala rybna nie posiada żadnych uprawnień do regulowania obrotu importowanemi śledziami solonemi i że przywóz takich śledzi z Gdańska do Gdyni odbywał się dotychczas bez przeszkód.

● NIEOCLONE ŚLEDZIE W GDAŃSKU.

Dokonana rewizja kontrolna u gdańskich importerów śledzi solonych w przeddzień wejścia w życie zniżonej taryfy celnej wykryła 7.608 dużych beczek i 1.338 małych beczek śledzi nieoclonych, za które należało opłacić cło w wysokości zł. 145.675 w chwili wyjścia towaru z magazynów tranzytowych.

● KONKURENCJA ŻEGLUGOWA JAPOŃSKO-HOLENDERSKA.

Jako skutek zerwania holendersko-japońskiej konferencji żeglugowej, ujawniła się między towarzystwami okrętowemi japońskiemi a holenderskiemi olbrzymia walka konkurencyjna, która już doprowadziła do obniżki frachtów między Japonją a Indjami Holenderskiemi o 50%.



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA M. MARZEC

I. UWAGI OGÓLNE

—Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w marcu r. b. wyniósł 714.485,1 t. wobec 485.466,2 t. w lutym b. r. oraz 585.800.6 t. w marcu 1934 r.

—Miesiąc sprawozdawczy jest rekordowym w dotychczasowej działalności portu. Poprzedni rekordowy wynik pracy portu gdyńskiego miał miejsce w listopadzie 1934 r. (703.777,9 t.).

—Ruch statków w marcu b. r. w porównaniu z ub. miesiącem lutym analogicznie do obrotów portu wykazuje poważny wzrost tak pod względem ilości, jak i pojemności. Przyszło statków 421 (312) o ogólnej pojemności 412.286 n. r. t. (305.748 n. r. t.), wyszło zaś 402 statki (313) o ogólnej pojemności 393.645 n. r. t. (302.922 n.r. t.) Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w marcu r. b. wyniósł 979,2 n. r. t. (979,2 n. r. t.). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 58 (44). Średni postój statków wyniósł 54,2 godzin.

Kolejność bander: Szwecja, Anglja, Niemcy, Danja, Polska, Stany Zjedn. Am. P., Włochy, Holandja, Norwegja, Finlandja i t. d. wykazują pewne niekorzystne przegrupowanie Polski z 3-go m. (w lutym) na 5-e (w marcu); Niemiec z 2-go miejsca w lutym na 3-e (w marcu) na korzyść Anglji która z 4-go m. (w lutym) przesunęła się obecnie na 2-gie. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowanych było 19 państw wobec 18 w lutym r. b.

Obroty zamorskie wyniosły w miesiącu sprawozdawczym 704.683,5 t. wobec 483.455,3 t. w marcu r. b. oraz 580.417,5 t., w marcu 1934 r. Na uzyskanie ogólnej sumy obrotów złożył się rekordowy przywóz zam. 138.588,6 t. oraz wywóz zamorski 566.094,9 ton. Rekordowy przywóz w mies. marcu wykazuje poważny wzrost w porównaniu z ub. mies. lutym r. b. (71.902,5 t.), z marcem 1934 r. (69.532, 2 t.) oraz z ostatnim rekordowym przywozem w październiku 1933 r. (101.251,3 t.), wywołanym nową taryfą celną z dn. 11. X. 1933 r. Wzrost przywozu spowodowany został pozycjami towarowemi: ryż—12.969 t. (15 t.), fosforyty—16.158 t. (w lutym brak), rudy różne—4585 t. (w lutym brak), piryty—6275 t. (w lutym brak), złom—39.478 t. (22.754 t.), bawełna i odpadki — 6427 t. (4296 t.) oraz żużle Thomasa—13.135 (w lutym brak). Pewien spadek wykazały pozycje przywozu: owoce świeże—10.943 t. (17.862 t.), śledzie—2622 t. (3072 t.), nasiona oraz oleiste różne—3551 t. (5851 t.).

—Wywóz w mies. marcu (566.094,9 t.) zwiększył się w porównaniu z m. lutym b. r. (411.552,8 t.) oraz z mies. marcem 1934 r. (510.885, 3 t.). Zwiększenie się wywozu wywołały pozycje towarowe: cukier—15.131 t. (5770 t.), słód—2075 t. (1418 t.), drzewo tarte—5890 t. (3157 t.), węgiel eksportowy—465.431 t. (338.889 t.), węgiel bunkrowy—26.555 t. (24.975 t.) koks—12.390 t. (4475 t.), sól potasowa—1835 t. (265 t.) karbid—253 t. (111 t.), biel cynkowa—284 t. (108 t.) szyny kolejowe—5913 t. (4632 t.), wyroby żelazne i metalowe—2723 (784 t.), żelazo surowe i handlowe — 6960 t. (2135 t.) oraz dykty i forniery—1271 t. (879 t.). Zmniejszeniu uległy pozycje: mąka ryżowa i pastewna—810 t. (2340 t.), nawozy azotowe—1929 t. (7327 t.), cynk—1902 t. (1423 t.) oraz rury żeliwne—508 t. (809 t.).

W związku z rozpoczynającym się sezonem wiosennym dało się zauważyć dość znaczne ożywienie w ruchu przybrzeżnym i z wnętrzem kraju drogą wodną. W obrocie przybrzeżnym łącznie z W. M. Gdańskiem przywieziono: ryby z połowów własnych — 1030 t, drzewo i wyroby z drzewa — 150 t. oraz odpadki bawełny — 103 t. wywieziono zaś: ryżu — 227 t., śledzi sol. — 152 t., tłuszczu zwierz. sur. — 124 t. i t. d. Ogółem przywieziono w obrocie przybrzeżnym 1283,8 t. oraz wywieziono 894,7 t.

Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wyniósł na przywozie 6359,3 t. (cukier) oraz na wywozie 1263,8 t. Z poważniejszych pozycyj towarowych wywieziono: tłuszczu zwierz. sur. — 347 t., skóry — 269 t., garbniki — 154 t., żywica — 134 t., owoce suszone — 64 t., nasiona oleiste różne — 35 t., kawa — 53 t., kauczuk — 90 t. oraz wyrobów z drzewa — 16 t.

Ruch pasażerów uległ pewnemu nieznacznemu zwiększeniu. Przyjechało 176 osób (w lutym 132), wyjechało zaś 297 osób (w lutym 156 osób).

II. OBRÓT TOWARÓW *(GOODS TURNOVER)* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Marzec *(March)*	Luty *(February)*	Od początku roku *(January-March)*
Cały przywóz	**138 588·6**	**71 902·5**	**294 423·8**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**32 992·7**	**25 831·8**	**78 028·—**
w tem m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)* . . .	3 551·3	5 850·5	15 520·3
30. Ryż surowy *(rice)* . .	12 969·—	15·2	13 054·2
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	11 793·2	18 513·4	41 622·8
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)* . .	139·6	130·9	317·3
76. Kawa *(coffee)*	557·7	344·2	1 339·4
78. Herbata *(tea)*	136·3	93·7	320.8
80. Kakao *(cocoa)*	1 285.6	308.4	2 298.—
81-82. Korzenie *(spices)* . .	255·2	161·7	527·8
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**2 834·5**	**3 218·8**	**10 987·—**
116-117. Śledzie	2 622·2	3 072·1	10 502·6
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**11 548·1**	**291·7**	**13 065·8**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn. pyrites)*	4 585·3	—	5 226·—
177/1c. Piryty *(pyrites)* . . .	6 274·9	—	6 274·9
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**1 300·1**	**1 006·8**	**3 074·1**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	387·7	169·5	721·4
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	790·5	809·6	2 054·—
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**475·6**	**1 149·—**	**2 378·5**
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	329·1	1 019·2	1 888·3
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**31 329·9**	**2 238·4**	**36 851·6**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	1 397.7	1 343·4	3 440·5
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	16 158·2	—	18 038·2
477. Żużle Thomasa *(Thomes slag)*	13 135·1	—	13 135·1
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs,leather goods)*	**2 875·5**	**2 845.5**	**8 335·2**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	2 805.5	2 830·—	8 236·5

Poz. tar. cel.	Marzec *(March)*	Luty *(February)*	Od początku roku *(January-March)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**9 887·1**	**8 084·6**	**27 894.9**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)* . .	1 779·6	2 281·4	6 261·6
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)* . .	6 427·—	4 295·4	16 395·1
624. Juta *(jute)*	847·—	788·8	3 136·4
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów *(ruber & rubber goods)*	**358·—**	**247·6**	**737·2**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood produkcts & baskets wares)*	**42·3**	**68·6**	**163.—**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**2 773·5**	**2 348·1**	**6 451·8**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper waste)*	1 295·2	1 440·1	3 602·2
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	692·3	353·9	1 484·4
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**139.1**	**73·—**	**234·6**
XII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**41 275·1**	**23 487·—**	**103 692·5**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	39 478·—	22 753·9	103.132·6
977. Miedź *(copper)* . . .	621·1	508·3	1 666·6
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**303·5**	**229·6**	**675·6**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**415·9**	**683.6**	**1 685·5**
XVI. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, sciencetific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**20·1**	**17·9**	**52·7**
XVII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**17·6**	**80·9**	**115·8**

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Marzec (*March*)	Luty (*February*)	Od początku roku (*January-March*)
Cały wywóz	566 094·9	411 552·8	1 490 332·4
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**4 737·1**	**4 521·—**	**21 043·4**
2. Żyto *(rye)*	—	0·7	8 179·5
9-16. Strączkowe *(suliguose)*	1·3	42·5	57·3
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	810·3	2 340·1	5 115·7
35. Słód *(malt)*	2 057·1	1 418·3	4 645·9
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**2 581·2**	**2 180·2**	**7 551·5**
121/3a. Bekony *(bacon)* . .	1 479·—	1 571·9	5 200·4
125. Jaja *(eggs)*	693·8	124·5	990·9
127. Masło *(butter)* . . .	2·2	174·2	305·9
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**504 898.7**	**369 011·4**	**1 340 280·2**
154. Cement *(cement)* . . .	300·1	234·2	1 288·8
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	0·2	21·1	41·3
180. Węgiel kamienny *(coal)*	465 431·3	338 888·6	1 226 401·7
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	26 555·6	24 975·—	73 849·7
182. Koks *(coke)*	12 390·—	4 475·—	37 945·—
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)* . . .	14·1	15·4	41·8
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**96·3**	**36·2**	**144·9**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**17 193·—**	**7 778·4**	**34 595·3**
259-260. Cukier *(sugar)* . .	15 131·3	5 769·9	27 233·3
287. Makuchy *(oil cake)* . .	533·6	1 697·—	5 115·6
200. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	1 235·1	—	1 235·1
V. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**6 103·2**	**8 807·3**	**16 723·7**
299/18. Soda *(soda)* . . .	399·3	642·2	1 941·6
300/4, 481-485. Nawozy azotowe *(nitrates)*	1 928·9	7 326·6	9 256·7
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	1 835·—	—	2 100·1
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides furs, leather goods)*	**97·3**	**117·2**	**252·7**

Poz. tar. cel.	Marzec (*March*)	Luty (*February*)	Od początku roku (*January-March*)
VII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**733·8**	**1 025·—**	**2 809·5**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	452·5	315·2	1 078·8
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów *(rubber, its substitutes and rubber goods)*	**46·2**	**20·1**	**91·2**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**8 916·—**	**5 830·6**	**18 851·—**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	1 261·2	1 250·4	2 511·6
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	5 889·5	3 157·2	11 896·1
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)* . . .	0·8	—	0·8
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)* . .	1 271·2	879·4	3 123·1
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 831·2**	**1 356·—**	**3 826·—**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)* . . .	1 018·8	789·8	2 380·6
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	512·6	248·4	761·—
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	**148·—**	**60·3**	**290·—**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**18 443·2**	**10 649·9**	**43 382·—**
925, 929-931, 978-981. Metale różne *(various metals)*	6 971·7	2 135·2	14 198·3
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	5 913·1	4 632·—	12 755·3
937. Rury żeliwne *(iron pipes)*	508·—	809·1	1 778·6
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)* . .	2 163·6	2 148·4	5 894·3
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electrical material)*	**242·8**	**82·8**	**345·6**
XV—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry non specified goods)*	**26·9**	**76·4**	**145·4**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

marzec *(March)*	1935 —	704.683·5
luty *(February)*	1935 —	483.455·3
marzec *(March)*	1934 —	580.417·5
od początku roku	1935 —	1.784.756·2
od początku roku	1934 —	1.560.586·9

OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Dancing included)*

Poz. tar. cel.		Marzec *(March)*	Luty *(February)*	Od początku roku *(January-March)*
	Przywóz *(imports)*	1283·8	1560.1	3686.9
24/26	— **Nasiona oleiste** *(oil seeds)*	—	—	—
40—50	— **Warzywa** *(vegetables)*	—	—	—
76	— **Kawa** *(coffee)*	—	—	—
80	— **Kakao** *(cocoa)*	—	—	—
81—82	— **Korzenie** *(spices)*	—	—	—
95—97	— **Żywica** *(resin)*	—	—	—
116	— **Ryby połowy włas.** *(fishe)*	1 030·—	1 558·—	3 431·—
117	— **Śledzie** *(herrings)*	—	—	—
170/1, 2—171/1, 2	— **Materj. szlifierskie** *(grinding materials)*	—	—	—
215—218	— **Tłuszcze zwierz. sur.** *(animal origin)*	—	2·1	2·1
295—491	— **Przetwory chemicz.** *(chemicals)*	—	—	—
299/18	— **Soda** *(soda)*	—	—	—
429—454	— **Artykuły kosmet.** *(cosmetics)*	—	—	—
466, 470	— **Klej** *(glue)*	—	—	—
480—485	— **Nawozy azotowe** *(nitrates)*	—	—	—
492—515	— **Skóry** *(skins and hides)*	—	—	—
589/1. 2, 592	— **Wełna** *(wool)*	—	—	—
606, 609	— **Bawełna i odpadki** *(cotton & cotton odds)*	103·3	—	103·3
719	— **Szmaty** *(rags)*	—	—	—
725—746	— **Wyroby gumowe** *(rubber goods)*	—	—	—
749—751,753	— **Drzewo tarte** *(sawed timber)*	93.—	—	93.—
757, 778	— **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	57.5	—	57 5
742—803	— **Papier** *(paper)*	—	—	—
807	— **Fibra** *(fibre)*	—	—	—
896—927	— **Szkło** *(glass)*	—	—	—
925—981	— **Metale różne** *(various metals)*	—	—	—
930—966	— **Wyr. stal. i żelaz.** *(iron and steel goods)*	—	—	—
	— **Różne** *(various)*	—	—	—
	Wywóz *(exports)*	894·7	450·8	1412·4
24—26	— **Nasiona oleiste różne** *(various oil seeds)*	256·1	—	256·1
30	— **Ryż wyłuszczony** *(husked rice)*	227·—	—	227·—
40—50	— **Warzywa** *(greens)*	—	—	37·5
53—58, 60—64	**Owoce świeże** *(fresh fruit)*	41.4	100·8	142·2
59, 61—63, 66	— **Owoce suszone** *(dried fruit)*	11.—	2 5	13·5
67, 68	— **Konserwy owocowe** *(fruit preserves)*	—	—	—
69, 72	— **Orzechy i migdały** *(nuts & almonds)*	—	1·3	1·3
76	— **Kawa** *(coffee)*	1·5	1.7	3·2
78	— **Herbata** *(tea)*	—	2·3	2·3
	Kakao *(cocoa)*	77·7	—	77·7
81, 82	— **Korzenie** *(spices)*	—	—	—
95—97	— **Żywica** *(resin)*	87·6	18·1	105·7
117	— **Śledzie** *(herrings)*	152·9	—	152.9
137/2—3	— **Jelita** *(casings)*	8.—	36·7	44·7
205—214	— **Tłuszcze i oleje roślinne** *(Fats & oils vegetable origin)*	4·—	10·2	14·2
148—162	— **Kamienie** *(stones)*	5·—	—	5·—
156/1—2	— **Talk** *(talc)*	—	—	—
197, 200	— **Oleje** *(oils)*	—	—	—
203—204	— **Wosk** *(wax)*	1·1	—	1·1
215—218	— **Tłuszcze zwierzęce surowe** *(raw fats of animal orign.)*	124·6	11·8	136 4
216	— **Tran** *(cod-liver-oil)*	—	—	—
254—256	— **Ryby** *(fish)*	—	0 7	0.7
291	— **Mączka rybna** *(fish meal)*	—	—	—
295/6	— **Siarka** *(sulphur)*	0·2	—	0·2
295—491	— **Przetwory chemiczne** *(chemicals)*	11·8	—	11·8
405—425	— **Farby** *(paints)*	0·2	5·—	5·2
404	— **Sadze** *(soot)*	6·2	—	6·2
481—485	— **Nawozy azotowe** *(nitrates)*	—	—	—
492—513	— **Skóry** *(skins)*	109 8	—	109·8
597—622	— **Tkaniny** *(textiles)*	0 6	0·6	1·2
625, 626	— **Sizal** *(sisal)*	—	—	—
720—724	— **Kauczuk** *(rubber)*	15·6	—	15 6
757—778	— **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	—	—	29·4
792—803 809—819,826	— **Papier i obcinki papierowe** *(paper and paper weste)*	—	8·5	8·5
930—965	— **Wyroby stal. i żelazne** *(iron ware & steel ware)*	—	—	—
1037—1092	— **Maszyny, aparaty i części** *(machinery)*	—	—	—
	— **Różne** *(various)*	—	3·—	3.—
	Przywóz i wywóz razem	2178·5	2010·9	5099 3

3. OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ *(river traffic)*

Poz. tar. cel.		Marzec *(March)*	Luty *(February)*	Od początku roku *(January-March)*
	Przywóz *(imports)*	6359 3	—	6359 3
1—4	— **Zboże** *(grain)*	—	—	—
17, 23, 25	— **Nasiona** *(seeds various)*	—	—	—
24—26	— **Nasiona oleiste różne** *(various oil seeds)*	—	—	—

Poz. tar. cel.		Marzec (*March*)	Luty (*February*)	Od początku roku (*January-March*)
27/1—3	— Mąka . . . . . (*flour*)	—	—	—
40—50	— Warzywa . . . . (*vegetables*)	—	—	—
53, 58, 60—64	— Owoce . . . . . (*fruit*)	—	—	—
67, 68	— Konserwy owocowe (*fruit preserves*)	—	—	—
76	— Kawa . . . . . (*coffee*)	—	—	—
77	— Cykorja . . . . (*succory*)	—	—	—
78	— Herbata . . . . (*tea*)	—	—	—
80	— Kakao . . . . . (*cocoa*)	—	—	—
81, 82	— Korzenie . . . . (*spices*)	—	—	—
95, 97	— Żywica . . . . . (*resin*)	—	—	—
117	— Śledzie . . . . . (*herrings*)	—	—	—
121/26	— Ptactwo bite . . (*poultry*)	—	—	—
125	— Jaja . . . . . . (*eggs*)	—	—	—
127—200	— Oleje . . . . . (*oils*)	—	—	—
128/1—4	— Ser . . . . . . (*cheese*)	—	—	—
131	— Pierze . . . . . (*feather*)	—	—	—
137/2a, b	— Jelita . . . . . (*casings*)	—	—	—
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne . . . . (*Fats & oils of vegetable origin.*)	—	—	—
215, 217, 218	— Tłuszcze zwierz. surowe . . . . (*raw fats of animal origin.*)	—	—	—
228	— Makaron . . . . (*macaroni*)	—	—	—
243/1, 2	— Konserwy mięsne (*meat preserves*)	—	—	—
259, 260	— Cukier . . . . . (*sugar*)	6359 3	—	6359 3
272, 273, 276, 278	— Napoje alkoholowe (*spirits*)	—	—	—
280—282	— Wina . . . . . (*wine*)	—	—	—
295—491	— Przetwory chemiczne . . . . . (*chemicals*)	—	—	—
299/18	— Soda . . . . . (*soda*)	—	—	—
411/2	— Biel cynkowa . . (*zinc white*)	—	—	—
429—454	— Artykuły kosmetyczne . . . . . (*cosmetics*)	—	—	—
466—470	— Klej i żelatyna . . (*glue and gelatine*)	—	—	—
492—513	— Skóry . . . . . (*skins*)	—	—	—
534—559	— Wyroby skórzane . (*Leather goods*)	—	—	—
757—778	— Wyroby z drzewa (*wood goods*)	—	—	—
563—622	— Tkaniny . . . . (*textile fabrics*)	—	—	—
589/1, 2 592	— Wełna . . . . . (*wool*)	—	—	—
606/1, 2 a b	— Odpadki bawełny . (*cotton waste*)	—	—	—
646—648	— Sznury . . . . . (*ropes*)	—	—	—
725—746	— Wyroby gumowe (*rubber goods*)	—	—	—
776	— Meble . . . . . (*bentwood furniture*)	—	—	—

Poz. tar. cel.		Marzec (*March*)	Luty (*February*)	Od początku roku (*January-March*)
779—787	— Korek, wyr. z korka (*cork wood and cork goods*)	—	—	—
792, 803, 809, 826	— Papier . . . . . (*paper*)	—	—	—
862—887	— Wyroby ceram. . . (*ceramic products*)	—	—	—
896—927	— Szkło i wyroby . . (*glass and glass ware*)	—	—	—
930—965	— Wyroby stal. i żel. (*iron & steel goods*)	—	—	—
	— Różne . . . . . (*various*)	—	—	—
	Wywóz (*exports*)	1263·8	—	1263·8
7	— Kukurydza . . . (*maize*)	—	—	—
23	— Pestki drzew owocowych . . . . (*fruit stones*)	—	—	—
24—26	— Nasiona oleiste . . (*oil seeds*)	35 8	—	35 8
17, 23, 25	— Nasiona . . . . (*seeds various*)	—	—	—
24/1—3	— Mąka . . . . . (*flour*)	—	—	—
28	— Kasza . . . . . (*grits*)	—	—	—
30	— Ryż wyłuszczony . (*husked rice*)	16 8	—	16 8
31	— Krochmal . . . . (*starch*)	—	—	—
53, 58, 60—64	— Owoce świeże . . (*fresh fruit*)	—	—	—
59, 61—63, 66	— Owoce suszone . . (*dried fruit*)	77·6	—	77·6
62—72	— Orzechy i migdały (*nuts and almonds*)	1·5	—	1·5
67, 68	— Konserwy owocowe . . . . . (*fruit preserves*)	—	—	—
76	— Kawa . . . . . (*coffee*)	53·4	—	53·4
78	— Herbata . . . . (*tea*)	0·3	—	0·3
80	— Kakao . . . . . (*cocoa*)	13·2	—	13·2
81—82	— Korzenie . . . . (*spices*)	—	—	—
95, 97	— Żywica . . . . . (*resin*)	134·6	—	134·6
104	— Trawy morskie, trzcina . . . . (*sea grass, reed*)	—	—	—
117	— Śledzie . . . . . (*herrings*)	8 8	—	8 8
127—200	— Oleje . . . . . (*oils*)	—	—	—
128/1—4	— Sery . . . . . (*chese*)	—	—	—
129/1—5	— Kazeina . . . . (*caseine*)	—	—	—
137/2a, b	— Jelita . . . . . (*casings*)	6·3	—	6·3
143/1—3	— Muszle . . . . . (*shells*)	—	—	—
148	— Kamienie . . . . (*stones*)	—	—	—
154	— Cement . . . . (*cement*)	—	—	—
170	— Art. szlifierskie . (*grinding materials*)	—	—	—
200/8, a, b, c	— Wazelina . . . . (*vaseline*)	—	—	—
203—204	— Wosk . . . . . (*wax*)	—	—	—

Poz. tar. cel.	Marzec *(March)*	Styczeń *(January)*	Od początku roku *(January March)*
205, 214 — **Tłuszcze i oleje roślinne** . . . . . *(vegetable oils and fats)*	**14.3**	—	**14.3**
213/1—3 — **Pokost** . . . . *(varnish)*	—	—	—
215, 217—218 — **Tłuszcze zwierz. sur.** . . . . . *(raw fats)*	**347.3**	—	**347.3**
216 — **Tran** . . . . . *(whale oil)*	—	—	—
254, 256 — **Ryby** . . . . . *(fish)*	—	—	—
259—260 — **Cukier** . . . . . *(sugar)*	—	—	—
272—273, 276, 278 — **Nap. alkoh.** . . *(alcohols)*	—	—	—
295/6 — **Siarka** . . . . . *(sulphur)*	**0.9**	—	**0.9**
295—491 z wyj. osobno wym. — **Przetwory chemiczne** . . . . . *(chemicals)*	—	—	—
299/18, 405, 407, 409, 412, 418, 420 — **Soda** . . . . . *(soda)*	—	—	—
423 — **Farby** . . . . . *(paints)*	—	—	—
424—427 — **Garbniki** . . . . *(tanning extracts)*	**154.4**	—	**154.4**
429, 450—454 — **Artykuły kosmetyczne** . . . . . *(cosmetics)*	—	—	-
466, 470 — **Klej i żelatyna** . . *(glue and gelatine)*	—	—	—
492, 513 — **Skóry** . . . . . *(skins)*	**269.2**	—	**269.2**
589/1, 2 592 — **Wełna** . . . . . *(wool)*	—	—	—
597, 605, 613, 622 — **Tkaniny** . . . . *(textiles)*	—	—	—
606, 609 — **Bawełna** . . . . *(cotton)*	—	—	—
623 — **Len i konopie** . . *(flax and hemp)*	—	—	—
625—626 — **Sisal** . . . . . . *(sizal)*	**3.—**	—	**3.—**
646—648 — **Sznury** . . . . . *(ropes)*	—	—	—
720, 724 — **Kauczuk** . . . . *(rubber)*	**90.7**	—	**90.7**
725, 746 — **Wyroby gumowe** . *(rubber goods)*	—	—	—
750 — **Drzewo egzotyczne** *(exotic wood)*	—	—	—
757, 778 — **Wyroby z drzewa** . *(wood goods)*	**16.7**	—	**16.7**
779 — **Korek, wyroby z korka** . . . . *(cork goods)*	**8.8**	—	**8.8**
792, 803, 809, 826 — **Papier** . . . . . *(paper)*	—	—	—
794/1, 2 795 — **Celuloza** . . . . *(cellulose)*	—	—	—
807—808 — **Fibra** . . . . . *(fibre)*	—	—	—
925—981 — **Metale różne** . . *(various metals)*	—	—	—
930—965 — **Wyroby stal. i żelazne** . . . . . *(hardware)*	—	—	—
966/1—4 — **Cyna** . . . . . *(tin)*	-	—	—
977 — **Miedź** . . . . . *(copper)*	**10.2**	—	**10.2**
1037, 1098 — **Masz. apar. i części** *(machinery apparatus parts)*	—	—	—
1099—1132 — **Mat. elektrotechn.** *(electric products)*	—	—	—
— **Różne** . . . . . *(various)*	—	—	—
Przywóz i wywóz razem *(total exports and imports)*	**7623.1**	—	**7623.1**

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY
(general goods turnover)

marzec *(March)*	1935 —	714.485·1
luty *(February)*	1935 —	485.466·2
marzec *(March)*	1934 —	585.800·6
od początku roku	1935 —	1.797 478·6
od początku roku	1934 —	1.567.741·3

III. POLSKIE POŁOWY MORSKIE W MARCU
w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego w kg

Gatunki ryb	Połowy bałtyckie: Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski Zatoki	Połowy dalsze	Połowy daleko-morskie	Razem
Łososie	1.400	—	860	—	—	—	—	2.260
Mielnice	—	120	260	180	290	—	—	850
Troć	—	30	—	70	310	—	—	410
Stornia (płastugi) . . .	2.570	2.140	2.100	—	1.470	24.000	—	32 280
Zimnica	260	—	—	—	—	12.900	—	13.160
Śledzie morskie	68.350	66.150	86.750	—	9.050	—	—	230.300
Szproty	832.000	588 700	366.700	—	21.700	—	—	1.809.100
Węgorze	—	—	—	—	110	—	—	110
Wątłusze	6.540	7.010	3.150	600	6.950	60.300	—	84.550
Sieja	—	—	70	—	10	—	—	80
Makrele	—	—	—	—	—	—	—	—
Szczupaki	—	—	1.050	—	550	—	—	1.600
Okonie	680	—	2.120	—	350	—	—	3.150
Płotki	—	—	1.950	—	250	—	—	2.200
Jesiotr	210	—	—	—	—	—	—	210
Razem . .	**912 010**	**664 150**	**465.010**	**850**	**41.040**	**97.200**	—	2.180.260
miesiąc poprzedni . . .	982.610	916.100	402.390	2.660	71.320	—	—	2.375.080
od początku roku . .	2.990.830	2.279.910	1.140.490	4.910	139.210	103.400	—	6.658.750

IV. RUCH STATKÓW *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków *(ships incoming)*			Wyszło statków *(ships outgoing)*			Suma rubr. 3 i 6	Kolejne miejsce *(place)* occupied
	ogółem *(total)*	w tem z ład. *(loaded)*	o ogól. poj. *(n. r. t.)*	ogółem *(total)*	w tem z ład. *(loaded)*	o ogól. poj. *(n. r. t.)*		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	37	17	39.634	38	33	40.172	79.806	5
Anglja *(Great Britain)*	26	4	53 296	22	18	44.942	98.238	2
Danja *(Denmark)*	63	26	39.424	69	54	44.286	83.710	4
Estonja *(Estonia)*	9	4	4.316	7	7	3.225	7.541	14
Finlandja *(Finland)*	13	8	20.020	11	6	16.319	36.339	10
Francja *(France)*	1	1	813	1	1	1.353	2.166	18
Grecja *(Greece)*	8	—	23.899	8	8	23.420	47.319	8
Holandja *(Holland)*	8	7	2.793	7	2	2.667	5 460	16
Litwa *(Lithuania)*	1	—	612	1	1	612	1.224	19
Łotwa *(Lettonia)*	4	—	6 045	3	3	4.740	10.785	11
Niemcy *(Germany)*	81	44	48.989	74	43	43.080	92.069	3
Norwegja *(Norway)*	36	26	23.910	32	20	21.940	45.850	9
Rumunja *(Romania)*	2	—	4.820	2	2	4.820	9.640	13
Stany Zjedn. A. P. (U. S. A.)	9	4	28.363	9	6	28.363	56.726	6
Szwecja *(Sweden)*	105	38	80.291	101	86	77.018	157.309	1
Włochy *(Italy)*	10	2	25.439	10	10	28.004	53.443	7
Z. S. R. R.	4	4	5.171	4	1	5.171	10.342	12
Węgry *(Hungaria)*	1	—	2.737	1	1	2.737	5.474	15
W. M. Gdańsk	3	—	1.714	2	1	776	2.490	17
Razem *(total)*	**421**	**187**	**412.286**	**402**	**303**	**393.645**	**805.931**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)*	312	141	305.748	313	262	302.922	608 670	—
Ten sam miesiąc 1934 r. *(March 1934 r.)*	*369*	*160*	*337.589*	*377*	*281*	*343.095*	*680.684*	—
Od początku roku 1935	1.126	506	1.059.786	1.103	973	1.052.172	1.111.940	—
Od początku roku 1934	1.009	464	924.393	1.017	780	941.941	1.867.334	—

Uwagi: a) średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w lutym: 979·1 n. r. t.; b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 58; c) średni postój statków: 54,2 godzin.

V. RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGER TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI (*Oversea traffic*)

	Przyjechało *(passengers incoming)*					Wyjechało *(passengers outgoing)*				
	Marzec *(March)*				Luty *(February)*	Marzec *(March)*				Luty *(February)*
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)
Anglja	14	—	15	29	18	12	28	51	91	146
Hull	—	—	—	—	—	—	13	—	13	3
Londyn	14	—	15	29	18	12	15	51	78	143
Argentyna	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Buenos Aires	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Belgja	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Antwerpja	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Danja	15	—	—	15	14	1	—	—	1	—
Aalborg	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—
Kopenhaga	15	—	—	15	14	—	—	—	—	—
Estonja	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1
Tallinn	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1
Finlandja	8	—	1	9	3	—	—	—	—	1
Helsinki	8	—	1	9	3	—	—	—	—	1
Holandja	3	—	9	12	14	—	—	—	—	—
Rotterdam	3	—	9	12	14	—	—	—	—	—
Niemcy	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
Hamburg	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
Stany Zjedn. Am. P.	—	11	84	95	78	2	—	202	204	2
New-York	—	11	84	95	78	2	—	202	204	2
Szwecja	5	1	8	14	1	—	—	—	—	1
Göteborg	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—
Kalmar	3	1	—	4	—	—	—	—	—	—
Malmö	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Stockholm	—	—	6	6	—	—	—	—	—	—
Inne porty	—	—	1	1	1	—	—	—	—	1
via W. M. Gdańsk	—	—	—	—	1	—	—	—	—	5
Gdańsk	—	—	—	—	1	—	—	—	—	5
Razem	47	12	117	176	132	16	28	253	297	156

Cena prenumeraty zl. 15.— rocznie, numer pojedyńczy zł. 1.50

Drukarnia Państwowa Nr 76119.